VIA Rail Canada:
a new era

Annual Report 2000

VIA Rail Canada

corporate overview

As Canada's national passenger rail service, we strive to be the best transportation company in the country – providing exceptional service and building on our market strengths as one of the safest, most efficient and reliable modes of transportation available.

The Honourable
David Collenette,
P.C., M.P.
Minister of Transport, Ottawa

Dear Minister:

In accordance with the provisions of the *Financial Administration Act*, I am pleased to submit VIA Rail Canada Inc.'s annual report for the year ending December 31, 2000.

Marc LeFrançois,
Chairman of the Board

VIA Rail is Canada's national passenger rail service, created by the federal government in 1977. We serve Canada's regions from the Atlantic to the Pacific coasts, and from the Great Lakes to Hudson Bay.

Our mission is to offer safe, high-quality, low-cost passenger rail service.

Our vision is to be the best passenger transportation company in Canada.

We fulfill our mission — and we are achieving our vision — by reducing and controlling costs; by maximizing revenues; by providing exceptional service to our customers; and by building on the market strengths of passenger rail as one of the safest, most efficient and most reliable modes of transportation available.

We operate more than 460 trains weekly on 14,000 kilometres of track, connecting over 450 Canadian communities. With over 2,900 employees, VIA trains carried close to 4 million passengers over more than 942 million miles in 2000.

In Western Canada, VIA's legendary transcontinental service caters mainly to domestic and foreign tourism markets. The *Canadian*™, a train running thrice-weekly between Toronto and Vancouver, was recently named one of the top five "Great Journeys of the World" by National Geographic, and one of the "Best Rail Experiences of the World" by the International Railway Traveler. VIA Rail's exquisite *Silver & Blue*™ class is one of the most sought-after vacations anywhere.

In the Quebec City-Windsor Corridor, VIA's trains provide intercity passengers with fast, convenient, comfortable and affordable service, downtown-to-downtown between central Canada's largest business centres. *VIA 1*™ service offers first-class amenities, as well as a roomy, hassle-free environment allowing business travellers to work or relax.

In Atlantic Canada, the *Ocean*™ runs six times a week between Montreal and Halifax, offering first-class comfort with its friendly *Easterly*™ service. The *Chaleur*™ makes three trips each week from Montreal through the Gaspé Peninsula.

In rural and remote areas, VIA operates services mandated by the government to meet regional transportation needs.

concept of cover photo: Force Multimédia
design and production: Lafleur Communication Marketing

101-05390/

the year at a glance

The key financial indicators and operating statistics summarize the performance of the corporation. 1990 represents the first year of the current passenger rail network.

	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991	1990
Key financial indicators (in millions of dollars)											
Total operating revenue	**240.7**	220.6	200.2	190.5	184.5	175.0	176.4	164.2	155.8	150.1	142.8
Cash operating expenses*	**404.7**	389.1	382.6	386.5	389.8	397.3	438.5	485.2	487.1	478.1	493.3
Capital Expenditures	**45.9**	10.9	18.3	16.4	20.7	39.6	25.3	11.8	44.7	40.1	31.5
Government funding:											
Operating	**164.4**	170.0	178.4	196.0	205.3	222.3	262.1	321.0	331.3	328.0	350.3
Reorganization charges	**5.9**	—	—	16.3	19.2	33.5	30.8	15.3	12.9	24.7	59.7
	170.3	170.0	178.4	212.3	224.5	255.8	292.9	336.3	344.2	352.7	410.0
Capital	**45.9**	—	—	16.4	20.7	39.6	25.3	11.8	44.7	40.1	31.5
Total Government funding**	**216.2**	170.0	178.4	228.7	245.2	295.4	318.2	348.1	388.9	392.8	441.5
Key operating statistics											
Revenue/Cash operating expenses ratio (%)*	**59.5**	56.7	52.3	49.3	47.3	44.0	40.2	33.8	32.0	31.4	28.9
Total passengers carried (in thousands)	**3,957**	3,757	3,646	3,765	3,666	3,597	3,586	3,570	3,601	3,633	3,536
Total passenger–miles (in millions)	**942**	931	856	884	892	859	834	820	817	820	785
Government operating funding per passenger-mile (in cents)	**18.1**	18.3	20.8	24.0	25.2	29.8	35.1	41.0	42.1	43.0	52.2
Train-miles operated (in thousands)	**6,621**	6,448	6,325	6,482	6,472	6,219	6,524	6,515	6,483	6,247	6,365
Car-miles operated (in thousands)	**45,121**	43,168	42,068	41,242	40,491	37,100	36,351	35,861	35,993	35,890	35,767
Average passenger load factor (%)	**58**	59	56	58	59	61	60	59	57	58	57
Average number of passenger-miles per train-mile	**142**	144	135	136	138	138	128	126	126	131	123
On-time performance (%)	**83**	84	81	84	84	86	87	90	90	90	88
Number of employees at year-end	**2,958**	2,909	2,952	2,969	3,000	3,178	3,718	4,131	4,478	4,402	4,525

* Cash operating expenses exclude amortization of capital assets, reorganization charges, pension and employee future benefits.

** Excludes internal funding from the Asset Renewal Fund of 16.5M in 1999 and 33.6M in 1998.

outstanding

performance
people
service

Executive message

VIA continued its extraordinary performance throughout 2000, moving with confidence towards a new future – a strong, revitalized passenger service to meet Canada's transportation needs in the years to come.

Marc LeFrançois,
Chairman of the Board

"VIA's employees have worked hard for more than a decade to make this rebirth of passenger rail possible. It has been a long journey. The people of VIA Rail — the people who maintain the trains, deliver uncompromising service on board and off, and deal hands-on with the thousands of daily, detailed challenges in running a railroad — have made the journey an unqualified success."

VIA performed very well in the year 2000. More importantly, we defined a new future for passenger rail in Canada.

In fact, the year 2000 was — once again — VIA Rail's best year yet, crowning over a decade of steady improvements in performance, service, and managing costs. For the second year running we achieved a $20-million increase in revenues. We increased our ridership significantly, a major milestone towards sustained growth for passenger rail. We kept a tight reign on costs, achieving and even surpassing all key financial targets for the year: proven success, solid management, dedicated employees.

But the real story of the year 2000 goes beyond numbers. It's about the birth of a new VIA Rail, and launching Canadian passenger rail into the future.

In April, the Government of Canada announced a commitment to passenger rail, and a commitment to the capital investment we need to move forward. This commitment confirms not only that VIA Rail has become an exceptional corporation in terms of financial control, product innovation, marketing and service delivery, it also confirms a shared vision of the future — a future where a strong, revitalized passenger rail service is essential to meeting Canada's transportation needs.

VIA responded quickly to realize that shared vision. We've already begun modernizing our stations and infrastructure. We've purchased new, state-of-the-art equipment that will come into service in 2001. We've put in motion a true renaissance of passenger rail that will bring new trains, more frequencies, and faster services to travellers across Canada.

This renaissance story has deep roots. VIA's employees have worked hard — giving everything they've got — for more than a decade to make this rebirth of passenger rail possible. It has been a long, often challenging journey, as we focused on delivering the best possible service to our customers, while cutting costs, streamlining the corporation, struggling with outdated equipment and facilities. The people of VIA Rail — the people who maintain the trains, deliver uncompromising service on board and off, and deal hands-on with the thousands of daily, detailed tasks in running a railroad — have made the journey an unqualified success.

future

vision
commitment
growth

The renaissance of passenger rail — and this annual report — is in many ways a tribute to the efforts of the employees of VIA. To this tribute I add my own heartfelt gratitude and thanks for their skills, patience, and absolute commitment to the job.

These skills and commitment are needed now more than ever, as we move into this new era of growth for passenger rail. We must continue to provide the best possible passenger service, to control costs, and to constantly improve our operating results. At the same time, we must look ahead, to gain the maximum benefits possible for Canadians from the capital investment entrusted to us. We can achieve these objectives only by drawing on the knowledge and skills of all of our people, at every single level of the corporation.

During 2000, we consulted people throughout VIA to learn how we can do that more effectively. The result is a new approach to running the company — a corporate structure that eliminates any vestige of the old corporate silos, and puts real decision-making power and accountability on the front lines. This is not just a change in theory. It is a change in fact. It is already working. It is vital if we are to meet the new challenges of growth and expansion for Canada's national passenger rail service.

We are acting quickly and with confidence to meet these challenges. This annual report describes some of the solid, concrete results already achieved. Dramatic results are on their way for 2001.

The renaissance has begun.

1

2

3

Commitment to success 1
The commitment and skills of each and every employee have contributed to VIA's revitalization.

At-seat service in Economy class 2
Alain Houle, Senior Service Attendant.

Moving forward 3
Claude Parent at the helm.

Marc LeFrançois,
Chairman of the Board

higher

revenues
ridership
efficiency

2000 highlights

With increased ridership and a $20-million increase in revenues, we achieved an unprecedented 59.5% revenue/cost ratio — and reached full cost-recovery for Corridor operations. High performance, innovation, and proven management expertise have prepared the way for investment in the future.

1

2

3

1 **Christena Keon Sirsly**
The Chief Strategy Officer provides leadership and ensures that our long-term capital investment goals are achieved.

2 **Paul Côté**
The Chief Operating Officer focuses on ensuring delivery of the highest quality service on a day-to-day basis.

3 **J. Roger Paquette**
The Chief Financial Officer provides critical focus on controlling costs.

Outstanding performance

System-wide performance continued the momentum achieved over the past decade. We increased revenues by $20 million for the second year in a row, an increase of almost $100 million over 1990. We carried 200,000 more passengers than last year, an increase of over 5%; this also represents an increase of 12% over 1990. Our ratio of revenues over expenses reached an unprecedented 59.5%. Total government operating funding per passenger-mile dropped to 18.1 cents, down from more than 52 cents per passenger-mile in 1990.

In Eastern Canada, revenues increased by 5% as compared to last year, despite intense competition from discount airlines in that market. In the Quebec City–Windsor Corridor, where we introduced additional frequencies to meet the growing market demand for medium-distance commuter and intercity train services, our operations have achieved 100% direct cost-recovery.

In Western Canada, demand continued to outpace capacity, while challenges in coping with the infrastructure and shared scheduling with freight operators unfortunately resulted in a drop in on-time performance. Equipment purchased in 2000 will allow us to deploy existing rolling stock to the West so that we can increase capacity and meet the ever-growing demand.

Despite the significant increase in fuel prices, and the increased expenses incurred when expanding services, we kept tight control over costs. Total government operating funding for 2000 was $164.4 million, less than in 1999, and down from more than $350 million in 1990 — even though we now operate more trains, carry more passengers, and deliver a higher quality of service.

Innovation and growth

VIA introduced new services and additional frequencies in the Corridor, responding to the demand for quality travel choices in this busy market. The *Enterprise*™, an overnight train between Montreal and Toronto, operates Sunday through Friday, and offers travellers the option of full sleeping accommodations and shower facilities. We extended the Montreal–Toronto corridor to include Oakville, offering residents in the greater Oakville–Burlington–Hamilton region direct service to Montreal and Ottawa. We also added trips between Ottawa and Toronto and between Montreal and Quebec City to create consistent weekday patterns on these routes.

innovative

products
service
expertise

In addition, we created a new type of service for business travellers — the *Priva*™ dedicated car service. Designed specifically for corporate meetings, *Priva* offers corporations and business groups the option of a private, travelling meeting room for productive travel.

In Maritime Canada, VIA introduced the *Bras d'Or*™, a seasonal touring train offering a spectacular cruise through the heart of Nova Scotia's Cape Breton Island. We also introduced dedicated sleeping cars, called *Northern Spirit*™, to VIA's *Hudson Bay*™ train operating between Winnipeg, The Pas, Thompson and Churchill.

We launched a totally new service called *VIAPAQ Courrrier*™, offering same-day and next-day intercity emergency courier service throughout the Quebec City–Windsor Corridor. *VIAPAQ Courrrier* provides emergency delivery service at competitive prices.

We developed *VIA eSchedule*™, the first application to provide electronic travel schedules for hand-held, laptop and desktop computers. This complements our self-serve Internet booking service introduced in 1997 when we were the first railway in the world to do so.

VIA's maintenance expertise continues to be in demand. We renewed multi-million dollar service and maintenance contracts with both West Coast Express, in British Columbia, and Montreal's Agence métropolitaine de transport.

Uncompromising safety

Our commitment to safety, for our customers and our employees, continued to be a clear, highly visible priority throughout the corporation. In fact, Transport Canada is considering our new Safety Management System — the first of its kind for a Canadian railway — as the basis for a pilot safety audit which will help establish safety compliance guidelines throughout the Canadian rail industry.

We began a comprehensive project to upgrade and modernize signalling and control systems on all tracks which we own, and are working closely with CN regarding safety issues on their infrastructure. We have adopted new risk assessment procedures for all operating initiatives, and new standards which hold managers accountable for coordinating emergency preparedness measures. In addition, the Montreal Maintenance Centre's electronics and component repair shops received ISO 9002 recertification, confirming their compliance with international workplace quality standards.

As a result of these initiatives, workplace safety improved during 2000, with a 7% decline in employee days lost.

1

2

3

Service with a smile 1

Teresa Beaulieu, Telephone Sales Agent.

VIA's new overnight delivery service, *VIAPAQ Courrrier* 2

(l. to r.) Yvon Amazan, Nicole Allard, Normand Richer.

Introducing *Northern Spirit* cars 3

Dedicated cars for VIA's *Hudson Bay* train operating between Winnipeg and Churchill.

vision

investment
new equipment
better facilities

A new vision

With a five-year, $401.9 million capital program, VIA is creating a new vision for passenger rail in Canada — a modern, efficient, coast-to-coast network, with state-of-the-art trains, delivering fast, high-quality services to all our customers.

1 2

3 4

1 **Steve Del Bosco**
Vice-President, Marketing

2 **Michael Gushue**
Vice-President, Operations Support

3 **John Marginson**
Vice-President, Capital Program and Business Development

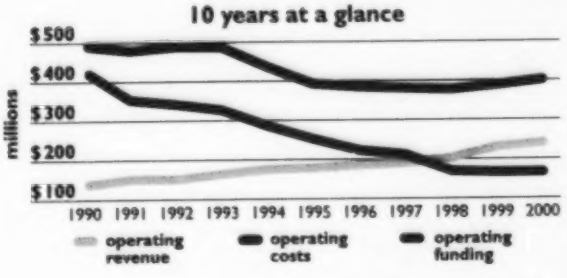
4 **Mike Greenberg**
Vice-President, Procurement and Real Estate

VIA Rail has earned its place in the transportation market place. We know passenger rail. We understand the market, and we understand the vast potential for growth in passenger rail services.

On April 12, 2000, the federal government helped tap that potential with a new vision for the future. In addition to providing stable annual funding for ongoing operations, it announced a five-year, $401.9 million capital investment to stabilize and modernize Canada's passenger rail network. The Honourable David Collenette, Minister of Transport, emphasized that passenger rail would play a critical role in meeting the country's future transportation needs, and alleviating major challenges such as traffic congestion and pollution in heavily populated centres.

This investment will allow us to respond to the very real demand for a modern, efficient, coast-to-coast passenger rail service — a demand that has continually outpaced our capacity to deliver the new, quality services our customers expect. It means much-needed, modern equipment, better tracks and infrastructure, better station facilities, improved safety and environmental practices, a truly modern network of services linking communities across the country.

10 years at a glance



enhanced

safety
speed
reliability

The investment plan

We responded quickly to the government's announcement with a detailed, concrete capital improvement plan that will ensure the highest possible return on the investment. The government has approved our five-year plan in principle, and encouraged us to proceed quickly with the first year of the plan.

New and better trains

The investment plan includes purchasing new passenger cars and locomotives, funds for repairing all reusable rolling stock, and completely refurbishing the rail diesel cars used on Vancouver Island and in Northern Ontario.

Safer, more efficient tracks and signalling

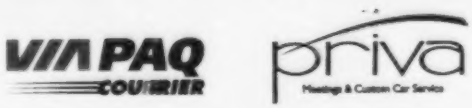
Investment to upgrade and improve the infrastructure — the tracks our trains run on — will accommodate growing high-speed passenger traffic in the Quebec City–Windsor Corridor. Major improvements will include extended passing tracks, sidings, and other measures to reduce speed restrictions. In addition, we will invest in improved signalling and traffic control systems, including Centralized Traffic Control systems on infrastructure owned by VIA.

Improved station facilities

We will improve facilities in our stations, in communities across the country, to ensure that they meet the expectations of Canadian travellers.

Better environmental practices

We will invest in new procedures and equipment modifications to ensure the safe, environmentally sound management and disposal of waste on board all VIA trains.



Rigorous testing 1
Alexandru Popistas monitors the new equipment's performance.

Deep roots 2
A proud Canadian salutes a passing VIA train.

Safer, more efficient tracks and signalling 3
Improvements to the infrastructure will accommodate more traffic and higher speeds.

more

trains
services
capacity

Impact on services

Improved facilities, better infrastructure, and new equipment will have dramatic impacts across VIA's entire network. Our immediate objective is to complete urgently needed improvements, which will secure the continued safe, reliable and cost-efficient operation of the passenger rail system. Our long-term objective is to provide the foundation for new, improved services and passenger growth in the years ahead. As the capital investment plan unfolds over the coming years, Canadians will enjoy better access to trains across the network, more frequent, faster services, refurbished stations, and modern equipment.

Increased fleet capacity, in particular, will yield significant service improvements in all parts of the country. It will allow us greater flexibility in deploying equipment when and where it is needed to meet fluctuations in demand. This is especially important in Western Canada, where limited capacity has hampered our ability to meet the demand for quality service.

New equipment will enhance VIA's successful overnight train services in the Quebec City–Windsor Corridor as well as in Eastern Canada, and will result in more equipment availability between Toronto and Vancouver. Refurbished rail diesel cars will provide a far more reliable and comfortable service to customers on Vancouver Island and in Northern Ontario. In the densely populated Corridor, which accounts for 85% of our customers, better equipment and infrastructure will result in new trains, new frequencies, and faster services. For example, we plan to increase our services with:

- 30% more trains per day between Montreal and Toronto, reducing trip time by up to 10 minutes;
- 40% more trains per day between Ottawa and Toronto, gaining up to 20 minutes per trip; and
- 40% more trains per day between Montreal and Ottawa, while cutting up to 25 minutes off the trip time.

Several more exciting improvements are planned for these and other routes in the years ahead, with more time saved per trip and even more routes, details of which will be communicated as they become available.

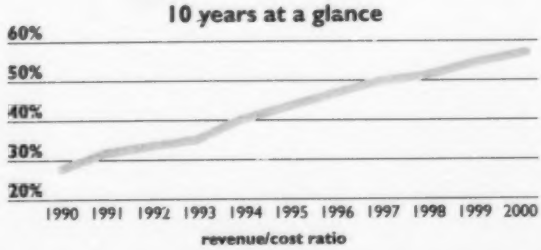
1

2

1 **At your service**
Carlos da Silva, Counter Sales Agent

2 **Welcome aboard!**
Sylvain Dottin, Service Manager

10 years at a glance



revenue/cost ratio

stations

image
comfort
convenience

Acting on the vision

With a clear focus on the future, we are acting quickly to implement the investment plan — introducing more and faster trains, better facilities, and better services, bringing Canadians more options for safe, comfortable, reliable transportation.

While the investment plan aims at the long-term stability and growth of the new VIA Rail, we were ready and able to begin implementing the plan as soon as it was formally approved in July. We took immediate action to begin station improvements, infrastructure upgrades, and secure new equipment.

Stations

We launched a system-wide program to upgrade passenger stations and facilities, including new signage, improved lighting, better seating, ticketing and baggage handling. The program started with stations in the Quebec City–Windsor Corridor, but will expand to include many stations across Canada over the next four years. All of these improvements to our passenger facilities will present an image in keeping with the new VIA Rail — an efficient, modern, customer-focused transportation company.

To this end, we launched major capital projects to improve our London, Kingston, Oakville and Oshawa stations. London and Kingston — two of our busiest stations — will receive special attention. In London, VIA services were relocated to temporary facilities in December, in preparation for demolition of the old station early in 2001 and construction of new facilities. In Kingston, major renovations are planned to accommodate increased traffic, especially during peak periods, as well as to provide better accessibility for disabled passengers.

Renovations in Oakville, Oshawa and Kingston are scheduled for completion by the end of fall 2001, and the new station in London will open in September. In addition, we recently partnered with B.C. Ferries to establish an intermodal station in Prince Rupert. We also worked closely with Parks Canada to completely redevelop their heritage station in Jasper National Park.

1

2

The new face of VIA in Southwestern Ontario 1

London station is scheduled to open in September 2001.

Modern and customer-focused 2

London's new facilities include improved seating, ticket counters and platform access.

tracks

safer
modern
efficient

Toronto's Union Station, previously owned by CN and CP, was sold to the City of Toronto in June 2000. The City intends to redevelop the station into a commercial and intermodal facility. VIA will make a significant investment in improving its baggage handling and ticketing. Its customer service areas will be relocated and upgraded. VIA's part of the station redevelopment will be completed in the fall of 2001.

We began renovations or upgrades in Smiths Falls, and stations in Churchill, Brockville and Cornwall will be refurbished in 2001. Other stations across Canada will benefit from the renovation program over the coming years.

Infrastructure

An efficient, modern rail infrastructure — the tracks, switches, signals, control systems and bridges — is critical for the safe operation of passenger trains, and the introduction of more, higher-speed services. Infrastructure improvements are a major component of our capital investment plan.

We began with the rail line linking Montreal and Ottawa — the Alexandria Subdivision — one of the few rail lines owned by VIA Rail. Over the next two years, this $25-million investment will improve the rail line with new signalling systems and track upgrades to permit increased train speed. This will allow us to cut up to 25 minutes off the trip time and add more train services between the two cities.

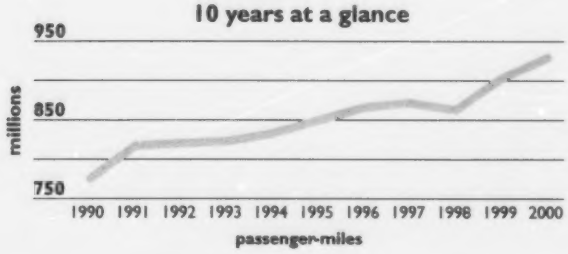
Over the next five years, upgrades are also planned for other routes using Canadian National infrastructure in the Quebec City–Windsor Corridor.

We made a priority commitment to upgrade our waste management practices throughout the Quebec City–Windsor Corridor. VIA has identified and will be implementing solutions to stop the practice of disposing of human waste directly on the tracks in the Corridor quickly and cost-efficiently. In addition, all new trains will be equipped with full retention tanks. The improvements to waste management practices will expand to include the entire national passenger rail system as soon as technically possible.

1, 2, 3 **An historic day for Canadian rail**

December 15, 2000 marked the beginning of a new era for VIA when the Honourable David Collenette announced the purchase of 139 passenger cars.

10 years at a glance



trains

new
faster
reliable

Faster locomotives

At year end, we were in the final stages of securing a supplier for up to 21 new high-speed locomotives — an $80 million investment. The new, modern locomotives have a typical operating speed of 175 km/h, or 110 mph, with highly efficient acceleration and deceleration performance. This will give us the much-needed capacity to shorten trip times in our busiest markets.

The new locomotives will also be equipped with state-of-the-art safety systems that monitor train operations, record operating data and facilitate equipment diagnostics. Operators will enjoy a climate-controlled cab that minimizes fatigue from noise and vibrations.

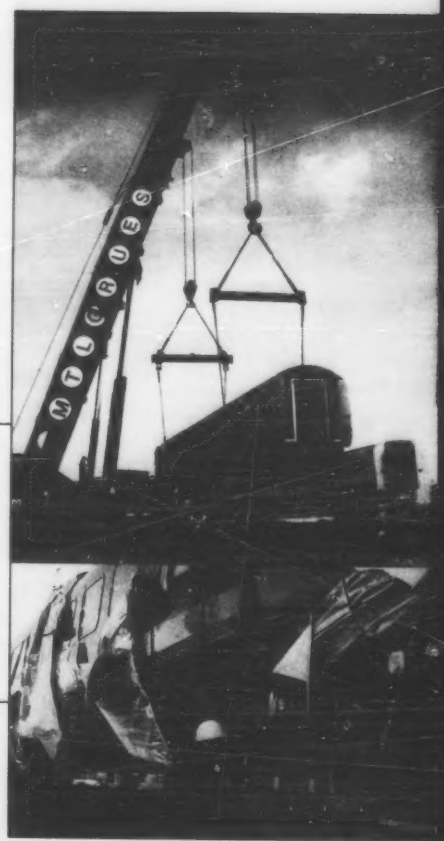
New trains

Perhaps the most dramatic step towards progress for the revitalized VIA Rail was our purchase of 139 passenger cars in December, the first major purchase of new cars in more than 20 years. This additional equipment will expand our total passenger fleet by one third, allowing us to add departures and expand overnight sleeper services in the Corridor, improve overnight services between Montreal and Halifax/Gaspé, and free up equipment for use in Western Canada. VIA began preliminary evaluations and testing of the equipment in Canada last June.

This purchase represents an exceptional value for Canadians. The cars were originally ordered by a consortium of European companies for a train service that was subsequently cancelled. We were able to buy them from Alstom Transport Limited, the British manufacturer, at a fraction of the price for similar state-of-the-art passenger equipment. And we eliminated the three-to-five year lead time normally involved in acquiring new equipment. The cars have started to arrive in Canada, and we will put the first of them into service by late 2001.

The equipment was custom-built for short-haul business travel and one-night sleeper service, and was designed for efficient operation in a wide range of geographic and climatic conditions. Ideally suited to meet expanding market demand in Central and Eastern Canada, the new trains can operate at speeds up to 200 km/h, and incorporate the best of current technology and advanced safety features.

We acted quickly to seize this rare opportunity — an opportunity to dramatically improve our entire passenger rail system at a price unheard of in Canadian — or even in world markets. The new passenger cars demonstrate, in the most visible way possible, the future of passenger rail in Canada — modern, efficient, reliable equipment, making possible improved service levels, increased ridership, and higher revenues for Canada's national passenger rail service.



1

2

New arrival 1

The new European cars have already started to arrive in Canada.

Unofficial unveiling 2

The protective cover is peeled off upon the equipment's arrival at a VIA maintenance facility.

challenges

expansion
integration
stability

The new challenges of growth

Investment and growth bring new challenges for VIA — realizing the maximum future benefits from investment, while continuing to focus on the immediate tasks of delivering the best possible service to our customers. To meet new challenges, we have reinvented the corporation, maximizing our key assets: the talent, knowledge and dedication of our people.

1 **High-quality standards**
Dale Virdee, electrician, Montreal Maintenance Centre

2 **An environmentally-friendly alternative**
Intercity passenger rail helps to reduce smog and road congestion.

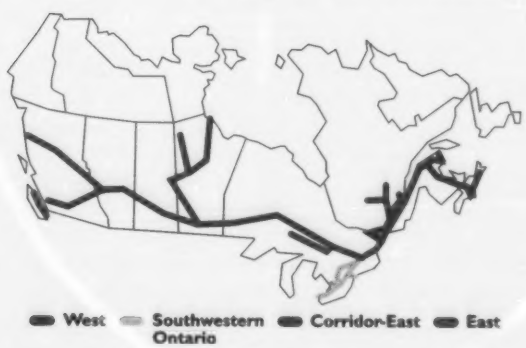
The new VIA Rail has set its sights clearly on becoming a modern passenger rail service that offers Canadians more options for safe, comfortable, and reliable transportation. We are introducing more trains — and, in general, faster trains — throughout the network. We are building a renewed network of facilities that will provide our customers with increased comfort, convenience, and access to our trains. We are rebuilding and upgrading the infrastructure of our network to ensure maximum safety and efficiency.

At the request of the Minister of Transport, we also began exploring a number of special initiatives during the year 2000. For example, many communities across Canada lost passenger rail service when the network was cut in half in 1990. We are studying the possibility of restoring service to some of these communities, as well as extending service to more areas outside the current network.

We also began looking at options to support the Minister's smog reduction initiatives through closer intermodal partnerships and links with commuter services. These might include, for example, joint ticketing and integrated scheduling with commuter services in the Greater Toronto area and new connecting services to airports.

While examining these options, our priority is clear: growing our business where growth is sustainable, while maintaining financial stability and operating within the constraints of our existing operating funding.

Four new service teams in VIA's network



managing

growth
change
performance

Growth brings with it a new set of challenges for VIA Rail.

For the past decade we have operated with a determined, single-minded focus on controlling costs and managing the day-to-day operations of passenger rail as efficiently as possible. While we have always had an eye on the future and have always known what must be done for the future of passenger rail in Canada, we have had little opportunity to focus on the long-term challenges and excitement of growth.

We now have that opportunity, and we are faced with two critical objectives:

- To be the best passenger transportation company in Canada;
- To realize maximum benefits from the capital program.

As we considered these new challenges, we began an intense process of self-examination. We concluded that a new era of growth and revitalization called for a new approach to managing passenger rail.

This new corporate organization, effective in early 2001, eliminates the departmental silos of traditional organizations. Under the direction of the Chairman of the Board and of the President and Chief Executive Officer, senior leadership is channelled into three streams that cut across functional boundaries and affect all aspects of running a passenger rail service: strategy, operations, and control.

The Chief Strategy Officer provides leadership for the corporation's strategic direction, and ensures that our long-term capital investment is managed to achieve maximum returns. The Chief Operating Officer focuses on ensuring the delivery of the highest quality service on a day-to-day basis. Our Chief Financial Officer provides the critical focus on controlling costs — ensuring that growth is achieved without compromising our ability to maintain a lean, cost-effective operation.

Unlike traditional senior positions, these chief officers are not directing separate, departmental teams. Together with four Vice-Presidents in charge of marketing, operations support, capital program and business development, as well as procurement and real estate, they oversee the operation of a true matrix of cross-functional teams. In addition, we have organized full service teams around our key markets — Western Canada, Southwestern Ontario, Corridor-East, and Eastern Canada — each of which combines responsibilities for planning, operations, and control.

1

2

VIA's senior management team 1

(*l. to r.*) Chief Financial Officer J. Roger Paquette, Chief Strategy Officer Christena Keon Sirsly, Chairman of the Board Marc LeFrançois, and Chief Operating Officer Paul Côté

VIA's mission 2

To offer safe, high-quality, low-cost passenger rail service.

Our goals in creating this type of cross-functional organization, and the key to making it work, are to ensure that we can build the new VIA Rail with the combined knowledge and expertise of our entire organization.

When teams combine the skills and abilities of people who understand and are accountable for all three corporate priorities, there is less reason to defer critical decisions by passing them up the corporate ladder. Instead, real responsibility, accountability, and decision-making power exist at the level where the need for decisions arises. And the people making those decisions are the ones most likely to know what effects they will have on the customer.

This is a radically new approach to empowering employees and ensuring accountability throughout the organization. It is also a sensible approach, and the most effective way to leverage VIA's very important capital: the talent, knowledge and dedication of our people.

It is precisely this capital that has made the new VIA Rail, and the renaissance of passenger rail, possible. And this is why VIA Rail is confident in a new future for passenger rail: a future of opportunity, growth, and a continually improving service to travellers across Canada.

1

2

3

1, 2, 3 **A nation pays tribute**

VIA Rail had the honour of transporting the late Right Honourable Pierre Elliott Trudeau on his final journey home, October 2, 2000.

™: Trademark owned and used by VIA Rail Canada Inc.

management's responsibility statement

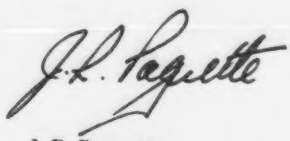
Year ended December 31, 2000

Management of the Corporation is responsible for the preparation and integrity of the financial statements contained in the Annual Report. These statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles and necessarily include some amounts that are based on management's best estimates and judgement. Financial information used elsewhere in the Annual Report is consistent with that in the financial statements. Management considers that the statements present fairly the financial position of the Corporation, the results of its operations and its cash flows.

To fulfill its responsibility, the Corporation maintains systems of internal accounting controls, policies and procedures to ensure the reliability of financial information and the safeguarding of assets. The internal control systems are subject to periodic reviews by Samson Bélair/Deloitte & Touche, general partnership, as internal auditors. The external auditors, the Auditor General of Canada and Raymond Chabot Grant Thornton, general partnership, have audited the Corporation's financial statements and their report indicates the scope of their audit and their opinion on the financial statements.

The Audit Committee of the Board of Directors, consisting solely of outside Directors, meets periodically with the internal and external auditors and with management, to review the scope of their audits and to assess reports on audit work performed. The financial statements have been reviewed and approved by the Board of Directors on the recommendation of the Audit Committee.

Marc LeFrançois
Chairman of the Board



J. R. Paquette
Chief Financial Officer

Montreal, Canada
February 9, 2001

auditors' report

to the minister of transport

We have audited the balance sheet of VIA Rail Canada Inc. as at December 31, 2000 and the statements of operations and retained earnings and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Corporation's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In our opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Corporation as at December 31, 2000 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, we report that, in our opinion, these principles have been applied, except for the change in the method of accounting for employee future benefits as explained in note 3 to the financial statements, on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in our opinion, the transactions of the Corporation that have come to our notice during our audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Canada Business Corporations Act* and regulations, and the by-laws of the Corporation.

Raymond Chabot Grant Thornton

Raymond Chabot Grant Thornton
General partnership
Chartered Accountants

Montreal, Canada
February 9, 2001

L. Denis Desautels

L. Denis Desautels, FCA
Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
February 9, 2001

financial statements

as at December 31

Balance sheet

(in thousands)	Notes	2000	1999
Current assets			
Cash and term deposits		$ 18,441	$ 3,846
Accounts receivable, trade		6,995	11,262
Accounts receivable, other		7,000	15,682
Receivable from the Government of Canada		3,096	—
Temporary investments	6	39,539	50,039
Materials		17,031	16,535
		92,102	97,364
Long-term assets			
Capital assets	5	480,847	487,823
Asset renewal fund	6	37,825	28,260
Accrued pension	8	20,717	—
		539,389	516,083
		$ 631,491	$ 613,447
Current liabilities			
Accounts payable and accrued liabilities		$ 87,329	$ 86,965
Deferred revenue		6,091	5,037
		93,420	92,002
Long-term liabilities			
Accrued other employee future benefits	8	16,554	56,105
Other		5,087	5,539
		21,641	61,644
Deferred capital funding	9	482,476	487,107
Shareholder's equity (deficiency)			
Share capital	10	9,300	9,300
Contributed surplus		4,678	4,345
Retained earnings (deficit)		19,976	(40,951)
		33,954	(27,306)
		$ 631,491	$ 613,447

See accompanying notes to financial statements

On behalf of the Board,

Marlene McGraw, CA
Director and Chairman of the Audit Committee

Marc LeFrançois
Director and Chairman of the Board

financial statements

year ended December 31

Statement of operations and retained earnings

(in thousands)	Notes	2000	1999
Revenue			
Passenger		$ 217,614	$ 202,096
Other		23,037	18,527
		240,651	220,623
Expenses			
Customer services		241,958	223,815
Equipment maintenance		82,764	77,459
Marketing and sales		27,123	25,909
Support services		38,820	38,643
General and administrative		15,125	21,812
Pension	3 and 8	(62,414)	1,625
Other employee future benefits	3 and 8	3,718	9,543
Amortization of capital assets		52,216	41,951
		399,310	440,757
Net operating loss before funding from the Government of Canada		158,659	220,134
Operating funding from the Government of Canada		170,304	170,000
Amortization of deferred capital funding		50,200	42,071
Net results of operations before taxes		61,845	(8,063)
Income and large corporation taxes		918	1,788
Net results of operations for the year		60,927	(9,851)
Retained earnings (deficit), beginning of year		(40,951)	(31,100)
Retained earnings (deficit), end of year		$ 19,976	$ (40,951)

See accompanying notes to financial statements

Statement of cash flows

(in thousands)	2000	1999
Operating activities		
Net results of operations for the year	$ 60,927	$ (9,851)
Non-cash charges (credits) to operations:		
Amortization of capital assets	43,235	41,100
Losses on write-off and disposal of capital assets	9,330	1,199
Amortization of investment tax credits	(349)	(348)
Amortization of deferred capital funding	(50,200)	(42,071)
Changes in non-cash working capital	13,871	15,603
Change in accrued pension	(20,717)	1,625
Change in accrued other employee future benefits	(39,551)	(1,621)
Change in other long-term liabilities	(103)	(102)
	16,443	5,534
Financing activities		
Capital funding from the Government of Canada	45,902	30,500
Receivable from the Government of Canada	(3,096)	—
	42,806	30,500
Investing activities		
Change in asset renewal fund	(9,565)	(18,578)
Change in temporary investments	10,500	(16,476)
Acquisition of capital assets	(45,902)	(10,910)
Proceeds from sale of capital assets	313	1,043
	(44,654)	(44,921)
Cash and term deposits		
Increase (decrease) during the year	14,595	(8,887)
Balance, beginning of year	3,846	12,733
Balance, end of year	$ 18,441	$ 3,846
Represented by:		
Cash	$ 1,038	$ (583)
Term deposits, 5.75%, maturing in January, 2001 (1999: 5.06%)	17,403	4,429
	$ 18,441	$ 3,846

See accompanying notes to financial statements

notes to financial statements

as at December 31, 2000

1. Authority and Objectives

VIA Rail Canada Inc. is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the *Financial Administration Act*. It was incorporated in 1977, under the *Canada Business Corporations Act*. The Corporation's vision is to be the best passenger transportation company in Canada with a mission to provide high-quality, low-cost passenger service. The Corporation uses the roadway infrastructure of other railway companies and relies on them to control train operations.

The Corporation is not an agent of Her Majesty and is subject to income taxes.

2. Accounting Policies

These financial statements have been prepared by management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The significant accounting policies followed by the Corporation are summarized as follows:

a) Funding from the Government of Canada

Operating funding, which pertains to services, activities and other undertakings of the Corporation for the management and operation of railway passenger services in Canada, is recorded in the Statement of operations and retained earnings. The amounts are determined on the basis of operating costs less commercial revenues excluding non-cash transactions relating to capital assets, pension plans, and other employee future benefits, and are based on the operating budget approved by the Government of Canada for each year.

Funding for depreciable capital assets is recorded as deferred capital funding on the Balance Sheet and amortized on the same basis and over the same periods as the related capital assets. Upon disposition of the funded depreciable capital assets, the Corporation recognizes into income all remaining deferred capital funding related to these capital assets. Funding for non-depreciable capital assets is recorded as contributed surplus.

b) Materials

Materials are valued at weighted average cost.

c) Capital assets

Capital assets acquired from Canadian National Railway and Canadian Pacific Limited at the start of operations in 1978 were recorded at the net transfer values while subsequent additions, including those acquired under capital leases, are recorded at cost.

The costs of refurbishing and rebuilding rolling stock and costs associated with other capital asset upgrading are capitalized if they are incurred to improve the service value or extend the useful lives of the capital assets concerned; otherwise, costs are expensed as incurred.

Retired assets are written down to their net realizable value.

d) Amortization of capital assets

Amortization of capital assets is calculated on a straight-line basis at rates sufficient to write off the cost of capital assets, less their residual value, over their estimated useful lives, as follows:

Rolling stock	12 to 29 years
Maintenance buildings	25 years
Stations and Facilities	20 years
Infrastructure improvements	5 to 38 years
Leasehold improvements	5 to 20 years
Machinery and Equipment	4 to 15 years
Information systems	3 to 7 years
Other assets	3 to 10 years

No amortization is provided for projects in progress and retired assets.

e) Leases

Capital assets recorded under capital leases are amortized on a straight-line basis over 20 years, which is representative of their useful lives.

Rental payments under operating leases are expensed as incurred.

f) Deferred credits

Investment tax credits are amortized over the estimated useful lives of the related capital assets. The amortization of deferred investment tax credits is recorded as a reduction of the amortization of capital assets. These credits are included in other long-term liabilities.

g) Employee future benefits

The Corporation accrues obligations under its employee future benefit plans and has adopted the following policies:

The cost of pension and other employee future benefits earned by employees is actuarially determined using the projected benefit method prorated on service and management's best estimate of expected plan investment performance, salary escalation, retirement ages of employees and expected health care costs.

Amortization of past service costs is calculated on a straight-line basis over the expected average remaining service lives of the active employee groups.

For the purpose of calculating the expected return on plan assets, those assets are valued at fair value.

The excess of the net actuarial gain or loss over 10% of the greater of the benefit obligation and the fair value of plan assets in any one year is amortized over the average remaining service lives of active employees.

h) *VIA Préférence* program

The incremental costs of providing travel awards under the Corporation's *VIA Préférence* frequent traveller reward program are accrued as the entitlements to such awards are earned and are included in accounts payable and accrued liabilities. The revenues from the sale of point credits to participating partners are recorded as revenue in the year in which the credits are sold.

i) Financial instruments

The estimated fair value of financial instruments, except for the asset renewal fund and temporary investments, approximates their carrying value due to their current nature.

The temporary investments are carried at the lower of cost and market.

The asset renewal fund is carried at cost.

j) Measurement uncertainty

The preparation of financial statements in accordance with Canadian generally accepted accounting principles requires management to make estimates and assumptions that affect amounts reported in the financial statements and accompanying notes. Claims receivable, amortization of capital assets, accrued pension, accrued other employee future benefits and contingencies are the most significant items where estimates are used. Actual results could differ from those estimates.

3. Adoption of new accounting standard — Employee future benefits

The Corporation adopted, on a prospective basis, the new recommendation issued by the Canadian Institute of Chartered Accountants with respect to the accounting for pension and other types of employee future benefits. Under the new recommendation, the costs of post-retirement, post-employment benefits other than pensions are accrued. The new recommendation also requires a change in the discount rate used to value pension benefit obligations and service costs from an estimated long-term rate to a market-based interest rate. The impact of adopting the new recommendation was an increase in net earnings of $59.4 million for the pension plans and a decrease in net earnings of $2.9 million for the other employee future benefit plans.

4. Reconciliation of net results of operations to Government funding basis

The Corporation receives its funding from the Government of Canada based primarily on cash flow requirements. Items recognized in the Statement of operations and retained earnings in one year may be funded by the Government of Canada in different years. Accordingly, the Corporation has different net results of operations for the year on a government funding basis than on a Canadian generally accepted accounting principles basis. These differences are outlined below:

(in millions of dollars)	2000	1999
Net results of operations for the year	60.9	(9.8)
Items not requiring (not providing) operating funds:		
Amortization and losses on write-off and disposal of capital assets	52.6	42.3
Amortization of deferred capital funding	(50.2)	(42.1)
Pension	(62.4)	1.6
Employee future benefits to be funded in subsequent years	3.1	6.4
Adjustment for accrued compensation	1.7	—
Payment of prior years' reorganization charges	(5.3)	(4.4)
Operating funding surplus (deficit) for the year	0.4	(6.0)

5. Capital assets

(in millions of dollars)	2000			1999
	Cost	Accumulated Amortization	Net	Net
Land	4.7	—	4.7	4.3
Rolling stock	505.2	284.2	221.0	242.8
Maintenance buildings	160.1	89.0	71.1	75.5
Stations and Facilities	34.5	16.0	18.5	19.8
Infrastructure improvements	94.9	34.2	60.7	61.2
Leasehold improvements	90.1	63.3	26.8	29.3
Machinery and Equipment	28.9	22.8	6.1	7.5
Information systems	60.3	53.9	6.4	10.7
Other assets	18.8	18.7	0.1	0.2
	997.5	582.1	415.4	451.3
Projects in progress			43.8	15.0
Retired assets (at net realizable value)			21.6	21.5
			480.8	487.8

On December 31, 2000 the gross value of assets under capital leases included above was $3.1 million (1999: $3.2 million) and related accumulated amortization thereon amounted to $2.3 million (1999: $2.2 million).

Projects in progress primarily consist of rolling stock and information systems.

6. Temporary investments and asset renewal fund

The Corporation has been authorized by the Treasury Board of the Government of Canada to segregate proceeds from the sale or lease of surplus assets as well as the operating savings resulting from the rationalization of its maintenance activities, in a manner which ensures that these funds are retained for future capital projects.

The temporary investments and asset renewal fund include the following investment instruments:

(in millions of dollars)	2000		1999	
	Cost	Market value	Cost	Market value
Canadian bonds and discount notes	29.7	32.7	30.3	30.6
Pooled equity unit trust	38.1	41.7	38.1	46.8
Cash and short-term investments	9.5	9.5	9.9	9.9
Balance, end of year	77.3	83.9	78.3	87.3
Represented by:				
Temporary investments	39.5	42.9	50.0	55.9
Asset renewal fund	37.8	41.0	28.3	31.4
	77.3	83.9	78.3	87.3

The temporary investments represent the amount that the Treasury Board has approved to fund operating deficits and certain capital assets while the balance of the asset renewal fund represents the funds that are retained for future investments in capital assets.

The effective rate of return on Canadian bonds and discount notes for 2000 and 1999 varies between 4.0% and 8.5% and mature between January 2001 and December 2031.

The fair value of Canadian bonds, discount notes and pooled equity unit trust is equivalent to the market value based on the current bid price at the balance sheet date.

The investment decisions for the Temporary investments and asset renewal fund are consistent with the *Minister of Finance of Canada Financial Risk Management Guidelines for Crown Corporations* and the Corporate Investment Policy. The Corporation is not encountering any significant market, cash flow or interest rate risks related to these investments.

7. Income and large corporation taxes

The Corporation has net timing differences of $6.9 million (1999: $75.7 million) resulting from items not deducted for income tax purposes, the benefit of which has not yet been recognized in the financial statements. These timing differences generally result from the accrual of pension costs and other employee future benefits costs and contingencies. The corporation has unused tax losses in the amount of $19.6 million of which $9.7 million will expire in the year 2005 and $9.9 million will expire in the year 2007.

8. Accrued employee future benefits

The Corporation provides defined benefit pension plans, post retirement and post-employment benefits to all its permanent employees.

Included in other benefit plans are expenses incurred by the Corporation relating to workers' compensation, post-retirement and post-employment benefits.

The latest actuarial valuations of the pension plans were carried out as at December 31, 1998 by external actuaries who are members of the Canadian Institute of Actuaries.

Based on these actuarial valuations and projections to December 31, 2000, the net income (expense) and accrued benefit asset (liability) for the Corporation's plans are as follows:

(in millions of dollars)	2000	1999	2000	1999	2000
	Pension plans		Network restructuring & reorganization charges		Other benefit plans
Net income (expense)	61.8	(1.6)	(0.8)	(9.5)	(7.4)
Accrued benefit asset (liability)	20.7	(41.7)	(19.2)	(21.0)	(2.9)

The current portion of the network restructuring & reorganization charges in 2000 of $5.6 million (1999: $6.6 million) is included with accounts payable and accrued liabilities.

Information concerning the Corporation's defined benefit plans as at December 31, in aggregate, is as follows:

(in millions of dollars)	2000	1999	2000	1999	2000
	Pension plans		Network restructuring & reorganization charges		Other benefit plans
Accrued benefit obligation	1,000.5	981.8	19.2	21.0	24.6
Fair value of plan assets	1,428.1	1,123.8	—	—	—
Funded status — surplus (deficit)	427.6	142.0	(19.2)	(21.0)	(24.6)

The plan assets are at fair value for 2000 and at actuarial adjusted market value for 1999.

The significant actuarial assumptions adopted in measuring the Corporation's accrued benefit obligations are as follows:

	2000	1999	2000	1999	2000
	Pension plans		Network restructuring & reorganization charges		Other benefit plans
Discount rate	7.0%	7.5%	7.0%	5.0%	7.0%
Expected long-term rate of return on plan assets	8.0%	7.5%	—	—	—
Rate of compensation increase	3.5%	4.5%	2.0%	2.0%	3.5%

Health care benefits included in other benefit plans are measured using the Canadian Consumer Price Index (CPI) plus 7.0%. The rate was assumed to decrease gradually to CPI plus 1.0% over 7 years and remain at that level thereafter.

Other information concerning the Corporation's defined benefit plans is as follows:

(in millions of dollars)	2000	1999	2000	1999	2000
	Pension plans		Network restructuring & reorganization charges		Other benefit plans
Employees' contributions	7.9	8.4	—	—	—
Benefits paid	67.9	63.7	6.0	7.9	4.5

The Corporation did not contribute to the pension funds in 2000 and 1999 since the plans were in a surplus position and as such the Corporation has a contribution holiday.

9. Deferred capital funding

(in millions of dollars)	2000	1999
Balance, beginning of year	487.1	499.2
Asset renewal fund replenishment	—	30.5
Government funding for depreciable capital assets	45.9	—
Government funding for land investment transferred to contributed surplus	(0.4)	(0.5)
Amortization of deferred capital funding	(50.2)	(42.1)
Balance, end of year	482.4	487.1

10. Share capital

The authorized share capital of the Corporation is comprised of an unlimited number of common shares of no par value. As at December 31, 2000 and 1999, 93,000 shares at $100 per share are issued and fully paid.

11. Commitments

a) The future minimum payments relating to operating leases mainly for real estate and computer equipment are as follows:

(in millions of dollars)	
2001	14.2
2002	9.7
2003	8.7
2004	7.3
2005	7.4
Subsequent years up to 2049	137.4
	184.7

b) The Corporation has entered into train service agreements for the use of tracks and control of train operations expiring up to December 31, 2008.

c) The Corporation has issued letters of credit totalling approximately $9.4 million (1999: $9.7 million) to various provincial government workers' compensation boards as security for future payment streams.

d) The Corporation has entered into swap contracts as a means of stabilizing the price of diesel fuel purchases. As at December 31, 2000, $8.5 million of these contracts are outstanding.

12. Related party transactions

The Corporation is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments and agencies, and enters into transactions with these entities in the normal course of business on trade terms applicable to all individuals and enterprises and are recorded at exchange value.

corporate directory

as at December 31, 2000

Board of Directors

Michel Biron,
Nicolet, Quebec
Greg Black,
Bracebridge, Ontario
Jacqueline L. Boutet,
Montreal, Quebec
Alan Chapple,
Toronto, Ontario
Anthony Friend, Q.C.
Calgary, Alberta
Barbara Kane,
Halifax, Nova Scotia
Wendy Kelly,
Regina, Saskatchewan
Yvon LeBlanc,
Bouctouche, New Brunswick
Marc LeFrançois,
Chairman of the Board,
Montreal, Quebec
Robert Matteau,
Grand-Mère, Quebec
Marlene McGraw, CA
Brantford, Ontario
Donald Pettit,
Vancouver, British Columbia
Timothy Reid,
Toronto, Ontario
James J. Smith, FCA
Winnipeg, Manitoba

Officers

Marc LeFrançois,
Chairman of the Board
Paul Côté,
Chief Operating Officer
Steve Del Bosco,
Vice-President, Marketing
Mike Greenberg,
Vice-President, Procurement
and Real Estate
Michael Gushue,
Vice-President, Operations Support
Christena Keon Sirsly,
Chief Strategy Officer
Carole Mackaay,
General Counsel
and Corporate Secretary
John Marginson,
Vice-President, Capital Program
and Business Development
J. Roger Paquette,
Chief Financial Officer

Committees of the Board

Executive Committee
Marc LeFrançois, Chairman
Jacqueline L. Boutet
Alan Chapple
Anthony Friend, Q.C.
Robert Matteau

Human Resources Committee
Donald Pettit, Chairman
Greg Black
Alan Chapple
Barbara Kane
Wendy Kelly
Timothy Reid
James J. Smith, FCA

Planning and Finance
Yvon LeBlanc, Chairman
Michel Biron
Greg Black
Jacqueline L. Boutet
Barbara Kane
Timothy Reid
James J. Smith, FCA

Investment Committee
Anthony Friend, Q.C., Chairman
Greg Black
Alan Chapple
Yvon LeBlanc
Robert Matteau
Marlene McGraw, CA

Audit Committee
Marlene McGraw, CA, Chairman
Michel Biron
Jacqueline L. Boutet
Anthony Friend, Q.C.
Wendy Kelly
Robert Matteau
Donald Pettit

VIA Office Locations

Headquarters and Quebec
3 Place Ville Marie, Suite 500
Montreal, Quebec
H3B 2C9
(514) 871-6000

Postal address:
P.O. Box 8116, Station A
Montreal, Quebec
H3C 3N3

Atlantic
1161 Hollis Street
Halifax, Nova Scotia
B3H 2P6
(902) 494-7906

Ontario
65 Front Street West
Room 222
Toronto, Ontario
M5J 1E6
(416) 956-7600

West
104-123 Main Street
Winnipeg, Manitoba
R3C 1A3
(204) 949-7400

1150 Station Street
Vancouver, B.C.
V6A 2X7
(604) 640-3700

Website
www.viarail.ca

VIA Rail Canada :
un nouvel élan

Rapport annuel 2000

VIA Rail Canada

vue d'ensemble de la société

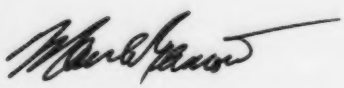
À titre de service national de rail voyageurs du Canada, nous nous efforçons d'être la meilleure société de transport au pays en fournissant un service exceptionnel et en misant sur le point fort du rail voyageurs, c'est-à-dire son avantage d'être le mode de transport le plus sûr, le plus efficace et le plus fiable qui soit.

L'honorable
David Collenette,
C.P., député
Ministre des Transports, Ottawa

Monsieur le Ministre,

Conformément aux dispositions de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je suis heureux de vous présenter le rapport annuel de VIA Rail Canada inc. pour l'exercice prenant fin le 31 décembre 2000.

Le président du Conseil,



Marc LeFrançois

Créée par le gouvernement fédéral en 1977, VIA Rail est le service national de rail voyageurs au Canada. Nous desservons toutes les régions du Canada, de l'Atlantique au Pacifique et des Grands Lacs à la baie d'Hudson.

Nous avons pour mission d'offrir, à peu de frais, des services voyageurs de qualité supérieure et sécuritaires.

Notre vision est d'être la meilleure société de transport de voyageurs au Canada.

Nous remplissons notre mission — et nous réalisons notre vision — en réduisant et en contrôlant nos coûts, en maximisant nos revenus, en offrant des services exceptionnels à nos clients et en misant sur le point fort du rail voyageurs, c'est-à-dire son avantage d'être le mode de transport le plus sûr, le plus efficace et le plus fiable qui soit.

Nous exploitons plus de 460 trains par semaine, qui circulent sur 14 000 kilomètres de voies pour relier au-delà de 450 collectivités au Canada. Avec un effectif de plus de 2 900 employés, VIA a transporté en 2000 près de 4 millions de voyageurs sur plus de 942 millions de milles.

Dans l'Ouest canadien, nos légendaires trains transcontinentaux desservent principalement les marchés touristiques canadiens et étrangers. Récemment, le magazine *National Geographic* décrivait le *Canadien*[MC], qui assure trois fois par semaine la liaison Toronto–Vancouver, comme l'un des cinq plus merveilleux voyages au monde, tandis que le *International Railway Traveler* disait qu'il faisait vivre aux voyageurs l'une des plus agréables expériences ferroviaires au monde. Son service raffiné en classe *Bleu d'Argent*[MC] est très apprécié des voyageurs et se qualifie parmi les vacances les plus recherchées.

Dans le corridor Québec–Windsor, les trains de VIA fournissent aux voyageurs des services rapides, pratiques, confortables et abordables de centre-ville à centre-ville entre les principaux grands centres d'affaires du Canada central. En classe *VIA 1*[MC], nos clients jouissent de tous les avantages de la première classe, notamment un cadre spacieux et accueillant dans lequel les gens d'affaires peuvent travailler ou se détendre.

Dans les provinces de l'Atlantique, l'*Océan*[MC] relie six fois par semaine Montréal et Halifax et offre aux voyageurs en classe *Alizés*[MC] des services de première classe. En outre, le *Chaleur*[MC] assure trois fois par semaine la liaison Montréal–Gaspé.

Dans les régions éloignées, VIA assure les liaisons jugées essentielles par le gouvernement pour répondre aux besoins de transports régionaux.

concept de la photo de la couverture : Force Multimédia
conception et production : Lafleur Communication Marketing

L'année en chiffres

Les indicateurs financiers clés de même que les statistiques d'exploitation résument le rendement de la corporation alors que 1990 représente la première année d'opération du présent réseau.

	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991	1990
Indicateurs financiers clés (en millions de dollars)											
Produits d'exploitation	**240,7**	220,6	200,2	190,5	184,5	175,0	176,4	164,2	155,8	150,1	142,8
Charges en trésorerie*	**404,7**	389,1	382,6	386,5	389,8	397,3	438,5	485,2	487,1	478,1	493,3
Dépenses en immobilisation	**45,9**	10,9	18,3	16,4	20,7	39,6	25,3	11,8	44,7	40,1	31,5
Financement de l'État :											
Exploitation	**164,4**	170,0	178,4	196,0	205,3	222,3	262,1	321,0	331,3	328,0	350,3
Frais de réorganisation	**5,9**	—	—	16,3	19,2	33,5	30,8	15,3	12,9	24,7	59,7
	170,3	170,0	178,4	212,3	224,5	255,8	292,9	336,3	344,2	352,7	410,0
Immobilisations	**45,9**	—	—	16,4	20,7	39,6	25,3	11,8	44,7	40,1	31,5
Total du financement de l'État**	**216,2**	170,0	178,4	228,7	245,2	295,4	318,2	348,1	388,9	392,8	441,5
Statistiques d'exploitation clés											
Ratio des produits aux charges en trésorerie (%)*	**59,5**	56,7	52,3	49,3	47,3	44,0	40,2	33,8	32,0	31,4	28,9
Voyageurs (en milliers)	**3 957**	3 757	3 646	3 765	3 666	3 597	3 586	3 570	3 601	3 633	3 536
Voyageurs-milles (en millions)	**942**	931	856	884	892	859	834	820	817	820	785
Financement public de l'exploitation par voyageur-mille (en cents)	**18,1**	18,3	20,8	24,0	25,2	29,8	35,1	41,0	42,1	43,0	52,2
Trains-milles parcourus (en milliers)	**6 621**	6 448	6 325	6 482	6 472	6 219	6 524	6 515	6 483	6 247	6 365
Voitures-milles parcourus (en milliers)	**45 121**	43 168	42 068	41 242	40 491	37 100	36 351	35 861	35 993	35 890	35 767
Coefficient d'occupation moyen (%)	**58**	59	56	58	59	61	60	59	57	58	57
Nombre moyen de voyageurs-milles	**142**	144	135	136	138	138	128	126	126	131	123
Ponctualité (%)	**83**	84	81	84	84	86	87	90	90	90	88
Nombre d'employés à la fin de l'exercice	**2 958**	2 909	2 952	2 969	3 000	3 178	3 718	4 131	4 478	4 402	4 525

* Les charges en trésorerie excluent les amortissements des immobilisations, les frais de réorganisation, les charges de retraite et les avantages sociaux futurs.

** Exclu le financement interne du fonds de renouvellement des actifs de 16,5 millions de dollars en 1999 et 33,6 millions de dollars en 1998.

une année exceptionnelle

la performance
les gens
le service

Message de la direction

Tout au long de l'an 2000, VIA a continué sur sa lancée extraordinaire, se dirigeant avec confiance vers un nouvel avenir, un avenir dans lequel un service de rail voyageurs fort et revitalisé répondra aux besoins futurs du Canada en matière de transport.

Marc LeFrançois,
président du Conseil

« Pendant plus de dix ans, les employés de VIA ont travaillé d'arrache-pied pour rendre possible cette renaissance du rail voyageurs. L'aventure a été longue et ardue, mais ce sont les gens de VIA Rail, c'est-à-dire les gens qui entretiennent les trains, qui assurent les services de qualité supérieure à bord des trains et dans les gares ou qui relèvent quotidiennement les milliers de petits défis faisant partie de l'exploitation d'un chemin de fer, qui en ont fait un succès inconditionnel. »

La performance de VIA a été exceptionnelle en 2000. Qui plus est, nous avons défini un nouvel avenir pour le rail voyageurs au Canada.

En fait, l'an 2000 aura été — une fois encore — la meilleure année de toute l'histoire de VIA, couronnant plus de dix années d'améliorations constantes au chapitre de la performance, du service et de la gestion des coûts. Pour la deuxième année consécutive, nous avons réalisé une augmentation de revenus de 20 millions de dollars, tout en augmentant considérablement notre achalandage, ce qui représente une étape importante vers une croissance soutenue du rail voyageurs. Nous avons aussi exercé un contrôle très strict des coûts, atteignant ou dépassant même toutes nos cibles financières clés pour l'année. Nous avons connu un succès indubitable, que nous devons à une gestion solide et à des employés dévoués.

Cependant, ce qui s'est passé au cours de l'an 2000 va bien au-delà des chiffres. En effet, nous avons assisté à la naissance d'une nouvelle société VIA Rail et à la propulsion du rail voyageurs dans l'avenir.

En avril, le gouvernement du Canada a annoncé son appui au rail voyageurs et s'est engagé à nous verser le financement en capital dont nous avons besoin pour continuer sur notre lancée. Cet engagement ne confirme pas seulement que VIA Rail est devenue une société exceptionnelle sur le plan de la gestion des coûts, de l'innovation en matière de produits, du marketing et de la prestation de services. Il démontre aussi une vision commune de l'avenir, un avenir dans lequel un service de rail voyageurs fort et revitalisé sera essentiel pour répondre aux besoins futurs du Canada en matière de transport.

VIA a réagi rapidement pour concrétiser cette vision commune. En effet, nous avons déjà entrepris la modernisation de nos gares et de nos infrastructures. Nous avons fait l'acquisition de matériel roulant de pointe qui entrera en service en 2001. Bref, nous avons mis en branle une véritable renaissance du rail voyageurs qui nous permettra d'offrir à notre clientèle partout au pays de nouveaux trains, des départs plus fréquents et des services plus rapides.

L'histoire de cette renaissance a de profondes racines. Pendant plus de dix ans, les employés de VIA ont travaillé d'arrache-pied — sans jamais ménager leur peine — pour rendre possible cette renaissance du rail voyageurs. L'aventure a été longue et parfois difficile, mais nous avons fait de notre mieux pour offrir les meilleurs services possible à nos clients, tout en réduisant nos coûts, en rationalisant notre fonctionnement et en composant avec des installations et de l'équipement désuets. Et ce sont nos employés, c'est-à-dire les gens qui

l'avenir

la vision
l'engagement
la croissance

entretiennent les trains, qui assurent les services de qualité supérieure à bord des trains et dans les gares ou qui relèvent quotidiennement les milliers de petits défis faisant partie de l'exploitation d'un chemin de fer, qui en ont fait un succès inconditionnel.

La renaissance du rail voyageurs — et le présent rapport annuel — sont à de nombreux égards un hommage aux efforts des employés de VIA. À cet hommage, j'ajoute ma sincère gratitude et je les remercie de leur compétence, de leur patience et de leur dévouement absolu à leur travail.

Maintenant que nous entrons dans cette nouvelle ère de croissance du rail voyageurs, nous avons besoin plus que jamais de la compétence et du dévouement de nos gens. Nous devons continuer à offrir aux voyageurs les meilleurs services possible, à contrôler les coûts et à améliorer sans cesse nos résultats d'exploitation. En même temps, nous devons nous tourner vers l'avenir et tirer les meilleurs avantages possible de l'investissement en capital que nous a versé le gouvernement du Canada. La seule façon d'y parvenir est de mettre à profit les connaissances et les compétences de tous nos gens, à tous les échelons de la société.

Au cours de l'an 2000, nous avons consulté des employés de tous les services pour voir comment nous pourrions atteindre ces objectifs de manière plus efficace. Cette consultation a donné lieu à une nouvelle approche de gestion de la société, une approche qui élimine tout vestige de la vieille compartimentation et qui place un véritable pouvoir décisionnel et une responsabilité aux gens en contact direct avec la clientèle. Il ne s'agit pas d'un changement théorique, mais d'un changement très réel qui porte déjà fruit et qui est absolument vital si nous voulons relever les nouveaux défis associés à la croissance et à l'expansion du service national de rail voyageurs du Canada.

Nous procédons avec diligence et avec confiance pour relever ces défis. Le présent rapport annuel décrit certains des résultats concrets que nous avons déjà obtenus et nous nous attendons à des résultats spectaculaires en 2001.

La renaissance a déjà commencé.

Le président du Conseil,

Marc LeFrançois

1

2

3

Une équipe engagée 1

La compétence et le dévouement des employés de VIA Rail ont contribué à sa renaissance.

Service à votre siège, classe économique 2

Alain Houle, préposé principal aux services.

En avant! 3

Claude Parent à la barre.

des hausses

de revenus
d'achalandage
d'efficacité

Faits saillants de l'an 2000

Grâce à un accroissement de notre achalandage et à une hausse de 20 millions de dollars de nos produits d'exploitation, nous avons enregistré un ratio d'exploitation sans précédent de 59,5 % et un recouvrement direct des coûts de 100 % dans le Corridor. Bref, une performance exceptionnelle, des innovations et des compétences éprouvées en gestion nous donnent les moyens d'investir dans l'avenir.

1 **Christena Keon Sirsly**
Le chef de la stratégie de l'entreprise assure le leadership et veille à ce que le programme d'immobilisations de VIA produise le rendement maximal.

2 **Paul Côté**
Le chef de l'exploitation s'assure que les clients de VIA bénéficient d'un haut niveau de service à tous les jours.

3 **J. Roger Paquette**
Le chef des services financiers porte une attention déterminante au contrôle des coûts.

Une performance exceptionnelle

La performance de l'ensemble du réseau a continué sur la lancée de la dernière décennie. Pour la deuxième année consécutive, nos produits d'exploitation ont augmenté de 20 millions de dollars, ce qui représente une hausse de près de 100 millions de dollars depuis 1990. Nous avons transporté 200 000 voyageurs de plus que l'année dernière, soit une augmentation de 5 %, et une augmentation de 12 % par rapport à 1990. En outre, notre ratio d'exploitation a atteint le niveau sans précédent de 59,5 %, tandis que le financement public de l'exploitation a été ramené à 18,1 cents par voyageur-mille, comparativement à plus de 52 cents en 1990.

Dans l'est du Canada, malgré la forte concurrence des transporteurs aériens offrant des rabais, les recettes ont augmenté de 5 % par rapport à l'année précédente. Dans le corridor Québec–Windsor, où nous avons ajouté des liaisons additionnelles pour satisfaire la demande de liaisons de distances moyennes et de services intervilles, le recouvrement direct des coûts a atteint 100 %.

Dans l'Ouest canadien, malheureusement, la demande a continué d'excéder la capacité, tandis que les problèmes d'infrastructure et d'horaires partagés avec les transporteurs de marchandises ont entraîné une baisse de la ponctualité. Le matériel que nous avons acquis en 2000 nous permettra cependant de déployer du matériel roulant dans l'Ouest pour augmenter notre capacité et satisfaire ainsi la demande sans cesse croissante.

Malgré l'augmentation marquée du prix du carburant et les dépenses plus élevées engagées pour accroître les services, nous avons exercé un contrôle très strict des coûts. En 2000, le financement public de l'exploitation a totalisé 164,4 millions de dollars, ce qui représente une baisse par rapport à 1999 et une diminution de plus de 350 millions de dollars depuis 1990, même si nous exploitons maintenant plus de trains et transportons un plus grand nombre de voyageurs, tout en offrant des services de meilleure qualité.

Innovation et croissance

Dans le Corridor, VIA a lancé de nouveaux services et des liaisons plus fréquentes pour répondre à la demande de services de transport de qualité dans ce marché très achalandé. L'*Entreprise*[MC], un train de nuit assurant la liaison entre Montréal et Toronto du dimanche au vendredi, propose aux voyageurs des chambres confortables et des douches. Nous avons étendu le corridor Montréal–Toronto pour inclure Oakville, offrant ainsi aux résidents de la

des innovations

les produits
les services
les compétences

grande région de Oakville–Burlington–Hamilton un service direct vers Montréal et Ottawa. Enfin, nous avons ajouté des départs en semaine entre Ottawa et Toronto et entre Montréal et Québec pour assurer des services plus constants entre ces villes.

De plus, nous avons créé un nouveau type de service à l'intention des gens d'affaires — le service *Priva*MC. Conçu spécialement pour les réunions d'affaires, le service *Priva* propose aux sociétés et aux gens d'affaires une salle de réunion privée sur rail, ce qui rend leurs déplacements plus productifs.

Dans les Maritimes, VIA a introduit le *Bras d'Or*MC, un train saisonnier qui offre aux touristes un voyage spectaculaire jusqu'au cœur de l'île du Cap Breton, en Nouvelle-Écosse. Nous avons aussi ajouté les voitures-lits *Esprit du Nord*MC sur le train *Baie d'Hudson*MC, qui assure la liaison entre Winnipeg, The Pas, Thompson et Churchill.

De plus, VIA a lancé dans tout le corridor Québec–Windsor le service *VIAPAQ Courrrier*MC, un tout nouveau service interurbain de messagerie d'urgence qui garantit la livraison le même jour ou le lendemain à des prix très compétitifs.

Enfin, nous avons mis au point l'horaire *VIA eSchedule*MC, la première application à offrir des horaires de voyage électroniques pouvant être consultés à l'aide d'un ordinateur personnel, portable ou de poche. Ce service s'ajoute au service de réservations sur Internet que VIA a lancé en 1997 — alors une première dans le monde du transport ferroviaire.

Les compétences de VIA en matière de maintenance demeurent très en demande. Nous avons renouvelé des contrats de service et de maintenance de plusieurs millions de dollars avec West Coast Express, en Colombie-Britannique, et avec l'Agence métropolitaine de transport, à Montréal.

La sécurité sans compromis

Notre engagement en ce qui concerne la sécurité de nos clients et de nos employés est demeuré une priorité claire et visible à tous les échelons de la société. En fait, Transports Canada considère notre système de gestion de la sécurité, le premier en son genre au sein d'une société ferroviaire canadienne, comme la base d'une vérification-pilote de sécurité qui contribuera à établir des lignes directrices en matière de sécurité dans toute l'industrie ferroviaire.

Nous avons entrepris un projet exhaustif pour améliorer et moderniser notre signalisation et nos systèmes de contrôle sur toutes les voies qui nous appartiennent et nous travaillons en étroite collaboration avec le CN sur des questions de sécurité sur leur infrastructure. Nous avons adopté de nouvelles méthodes d'évaluation des risques visant tous nos projets d'exploitation, ainsi que de nouvelles normes qui tiennent les directeurs responsables de la coordination des mesures de préparation aux situations d'urgence. D'ailleurs, les ateliers de réparation de matériel électronique et de composantes du Centre de maintenance de Montréal ont reçu une réaccréditation ISO 9002, ce qui confirme leur conformité à des normes de qualité internationale dans le lieu de travail.

Grâce à ces mesures et projets, la sécurité au travail a augmenté en 2000 et le nombre de journées perdues des employés a diminué de 7 %.

1

2

3

Un service courtois et efficace 1
Teresa Beaulieu, agente de ventes par téléphone

Nouveau service *VIAPAQ Courrrier* 2
(g. à d.) Yvon Amazan, Nicole Allard, Normand Richer.

Mise en service des voitures *Esprit du Nord* 3
Des voitures-lits pour usage exclusif sur le train *Baie d'Hudson* faisant la liaison entre Winnipeg et Churchill.

la vision

les immobilisations
le nouveau matériel
les installations

Une nouvelle vision

Grâce à un investissement en capital de 401,9 millions de dollars sur cinq ans, VIA a maintenant une nouvelle vision du rail voyageurs au Canada — un réseau moderne et efficace de trains à la fine pointe de la technologie qui assurera à ses clients des services rapides et de grande qualité à travers le pays.

1 2

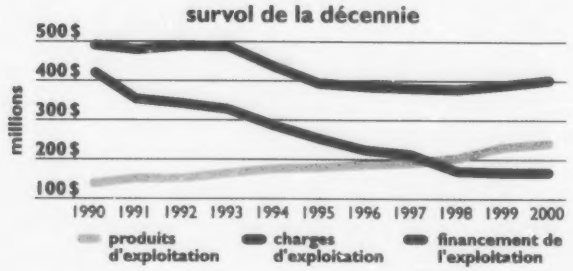
3 4

1	**Steve Del Bosco** Vice-président, Marketing
2	**Michael Gushue** Vice-président, Soutien à l'exploitation
3	**John Marginson** Vice-président, Programme d'immobilisations et Développement commercial
4	**Mike Greenberg** Vice-président, Approvisionnement et Immeubles

VIA Rail s'est taillée une place enviable sur le marché du transport. Non seulement connaissons-nous le rail voyageurs, mais nous comprenons le marché et saisissons bien tout le potentiel de croissance des services de rail voyageurs.

Le 12 avril 2000, le gouvernement fédéral nous a aidé à développer ce potentiel grâce à une nouvelle vision de l'avenir. En plus d'assurer le financement annuel stable de nos activités d'exploitation, il a annoncé un investissement en capital de 401,9 millions de dollars sur cinq ans pour stabiliser et moderniser le réseau de rail voyageurs du Canada. L'honorable David Collenette, ministre des Transports, a souligné que le rail voyageurs jouerait un rôle crucial pour combler les besoins futurs de notre pays en services de transport, tout en atténuant des problèmes majeurs, comme l'engorgement de la circulation et la pollution dans les centres à forte densité de population.

Cet investissement nous permettra de répondre à la demande très réelle de services de rail voyageurs modernes et efficaces d'un océan à l'autre, une demande qui a toujours excédé notre capacité d'offrir à nos clients les nouveaux services de qualité auxquels ils s'attendent. Nous pourrons ainsi moderniser notre matériel, nos voies et notre infrastructure, réaménager nos gares, améliorer nos pratiques en matière de sécurité et d'environnement et offrir un réseau véritablement moderne de services reliant les collectivités d'un bout à l'autre du pays.



des améliorations

sécurité
vitesse
fiabilité

Le plan d'immobilisations

Réagissant rapidement à l'annonce du gouvernement, nous avons préparé un programme détaillé et concret d'amélioration des immobilisations qui nous assurera le meilleur rendement possible du capital investi. Le gouvernement a approuvé en principe notre plan quinquennal et nous a encouragés à rapidement mettre en œuvre les projets prévus pour la première année.

De nouveaux trains plus efficaces

Le plan d'immobilisations comprend l'acquisition de nouvelles voitures et locomotives, la réparation de voitures voyageurs retirées de la circulation, qui pourront ainsi être réutilisées, et la remise en état complète des autorails utilisés dans l'île de Vancouver et dans le nord de l'Ontario.

Une signalisation et des voies plus efficaces

Les investissements pour moderniser et améliorer l'infrastructure, c'est-à-dire les voies sur lesquelles nos trains circulent, nous permettront d'accroître la circulation de trains de plus en plus rapides dans le corridor Québec–Windsor. Les principales améliorations incluront le prolongement des voies d'évitement, ainsi que la mise en œuvre d'autres mesures pour réduire les restrictions de vitesse. En outre, nous investirons pour améliorer la signalisation et les systèmes de contrôle de la circulation ferroviaire dans l'infrastructure appartenant à VIA, y compris les systèmes centralisés de contrôle de la circulation ferroviaire.

Des gares mieux aménagées

Afin de combler les attentes des voyageurs canadiens, nous moderniserons les installations dans nos gares dans l'ensemble du pays.

Des pratiques plus respectueuses de l'environnement

Nous investirons pour adopter de nouvelles méthodes et modifier notre matériel en vue d'assurer une gestion et une élimination sûres et écologiquement sensées des eaux-vannes à bord de tous les trains de VIA.

VIA PAQ COURRIER

priva
Le service de réunion et de voiture privée

1 2 3

Vérification rigoureuse 1
Alexandru Popistas vérifie le rendement du nouveau matériel.

Fierté nationale 2
Une Canadienne salue au passage un train de VIA.

Une signalisation et des voies plus efficaces 3
L'amélioration de l'infrastructure permettra la circulation de plus de trains, et à plus grande vitesse.

plus

de trains
de services
de choix

L'impact sur les services

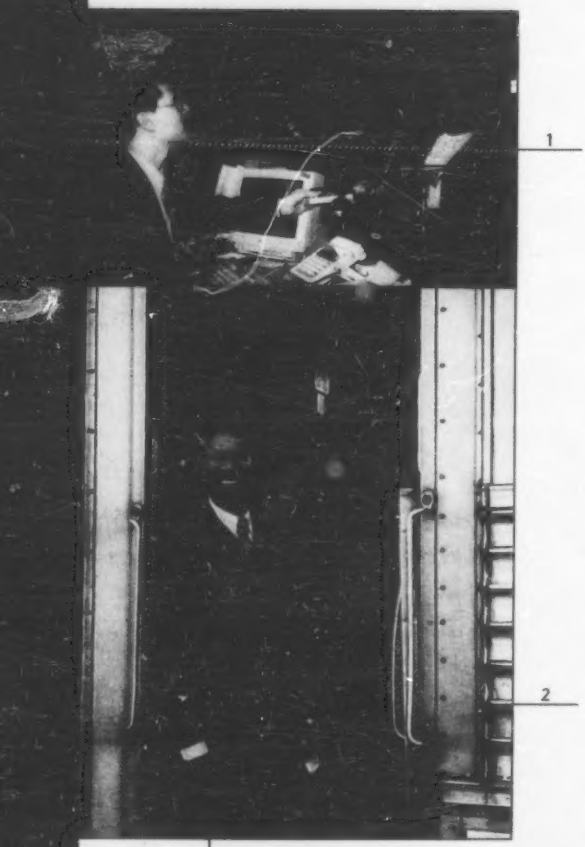
Nos meilleures installations, notre infrastructure plus efficace et notre matériel neuf auront un impact très appréciable sur tout le réseau de VIA. Notre objectif immédiat est de procéder aux améliorations qui s'imposent d'urgence et qui garantiront l'exploitation sûre, fiable et rentable du système de rail voyageurs. Notre objectif à long terme est de jeter les bases qui nous permettront d'offrir de nouveaux services améliorés et d'assurer la croissance du rail voyageurs dans les années à venir. À mesure que nous réaliserons notre plan d'immobilisations au cours des prochaines années, les Canadiens pourront profiter non seulement d'un meilleur accès aux trains dans tout le réseau, mais aussi de liaisons plus fréquentes et plus rapides, de gares plus attrayantes et de matériel plus moderne.

Un parc d'une plus grande capacité nous permettra plus spécialement d'apporter d'importantes améliorations à nos services dans toutes les régions du pays. Il nous procurera notamment la souplesse voulue pour déployer notre matériel là où il est nécessaire pour répondre aux fluctuations dans la demande. Cela est particulièrement important dans l'Ouest canadien, où une pénurie de matériel roulant a restreint notre capacité de répondre à la demande de services de qualité.

Le nouveau matériel rehaussera la qualité des services dans les populaires trains de nuit du corridor Québec–Windsor et de l'est du Canada, tout en accroissant la disponibilité du matériel roulant pour assurer les services entre Toronto et Vancouver. Par ailleurs, les autorails remis en état nous permettront d'offrir des services beaucoup plus fiables et plus confortables à notre clientèle de l'île de Vancouver et du nord de l'Ontario. Dans le Corridor, où il y a une forte densité de population comptant pour 85 % de notre achalandage, du matériel et une infrastructure plus efficaces se traduiront par de meilleurs trains, des services plus fréquents et des liaisons plus rapides. Par exemple, nous comptons offrir :

- 30 % plus de trains par jour entre Montréal et Toronto et une durée de voyage réduite jusqu'à 10 minutes ;
- 40 % plus de trains par jour entre Ottawa et Toronto et une durée de voyage réduite jusqu'à 20 minutes ;
- 40 % plus de trains par jour entre Montréal et Ottawa et une durée de voyage réduite jusqu'à 25 minutes.

Au cours des prochaines années, d'autres améliorations très intéressantes sont prévues sur ces parcours et sur d'autres parcours, notamment des améliorations qui feront gagner du temps aux voyageurs, tout en leur offrant de nouvelles liaisons. Nous en publierons tous les détails dès qu'ils seront connus.



1 **À votre service!**
Carlos da Silva, agent de ventes au comptoir

2 **Bienvenue à bord!**
Sylvain Dottin, directeur des services

survol de la décennie

plus attrayantes
plus confortables
plus commodes

La réalisation de notre vision

VIA Rail s'est résolument tournée vers l'avenir et agit avec diligence pour mettre en œuvre son plan d'immobilisations — nous mettons de nouveaux trains en service, et des trains plus rapides, nous modernisons nos installations et nous améliorons nos services pour donner plus de choix aux Canadiens, tout en leur assurant un mode de transport sûr, confortable et fiable.

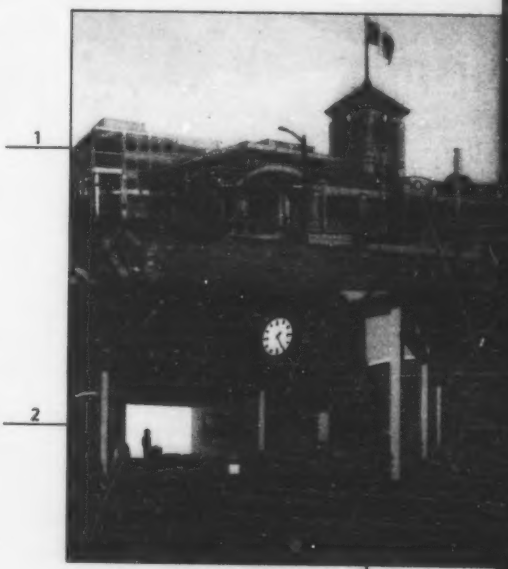
Le plan d'immobilisations vise la stabilité et la croissance à long terme de la nouvelle société VIA, mais nous pouvons affirmer que nous étions prêts et en mesure d'en amorcer la mise en œuvre dès qu'il a été officiellement approuvé en juillet dernier. Nous avons pris des mesures sur-le-champ pour entreprendre la modernisation de nos gares et l'amélioration de notre infrastructure et faire l'acquisition de nouveau matériel.

Les gares

Nous avons lancé un programme à l'échelle de notre réseau pour moderniser nos gares et les installations destinées à nos clients, y compris une nouvelle signalisation, un meilleur éclairage, des sièges plus confortables, des billetteries plus commodes et une manutention plus efficace des bagages. Le programme visait, pour commencer, les gares dans le corridor Québec-Windsor, mais il sera étendu au cours des quatre prochaines années pour inclure de nombreuses gares à travers le pays. Toutes ces améliorations aux installations à l'intention des voyageurs donneront une image conforme à la nouvelle société VIA Rail, une société de transport efficace et moderne qui se soucie avant tout de sa clientèle.

À cette fin, nous avons lancé d'importants projets d'immobilisations pour réaménager nos gares à London, Kingston, Oakville et Oshawa. Les gares de London et de Kingston, deux de nos gares les plus occupées, recevront une attention particulière. À London, les services de VIA ont été relogés en décembre dans un immeuble temporaire, car nous prévoyons démolir l'ancienne gare au début de 2001 pour en construire une nouvelle. À Kingston, des travaux de rénovation majeurs sont prévus pour répondre aux besoins d'une circulation accrue, particulièrement en périodes de pointe, et pour offrir aux personnes handicapées un accès plus facile aux trains.

Selon les prévisions, les travaux de rénovation des gares de Oakville, de Oshawa et de Kingston devraient être terminés vers la fin de l'automne 2001, tandis que la nouvelle gare de London pourra ouvrir ses portes en septembre. Nous avons conclu récemment un partenariat avec les traversiers de la Colombie-Britannique pour mettre en place une gare intermodale à Prince Rupert. Nous avons aussi travaillé en étroite collaboration avec Parcs Canada en vue de la rénovation complète de la gare historique du parc national Jasper.



1

2

Le nouveau visage de VIA dans le sud-ouest de l'Ontario 1

La gare de London, dont l'ouverture est prévue pour septembre 2001.

Des gares modernisées pour mieux servir 2

London : Améliorations aux sièges et à la billetterie ; meilleur accès aux quais.

La gare Union de Toronto, qui appartenait autrefois au CN et au CP, a été vendue à la ville de Toronto en juin 2000. La ville compte réaménager la gare et en faire un complexe commercial et intermodal. VIA fera d'importants investissements pour déménager et moderniser les aires réservées à la manutention des bagages, aux comptoirs de billetterie et aux services aux passagers. La partie du réaménagement de la gare dont VIA est responsable sera terminée d'ici l'automne 2001.

Enfin, nous avons entrepris des travaux de rénovation et de réaménagement de la gare de Smith Falls et les gares de Churchill, de Brockville et de Cornwall seront modernisées en 2001. D'autres gares un peu partout au Canada profiteront du programme de rénovation au cours des prochaines années.

L'infrastructure

Une infrastructure ferroviaire efficace et moderne — voies, aiguillages, signalisation, systèmes de contrôle et ponts — est cruciale pour une exploitation sûre de trains voyageurs et l'introduction de services à plus grande vitesse. Les améliorations à l'infrastructure représentent donc une composante majeure de notre plan d'immobilisations.

Nous avons commencé par la voie reliant Montréal et Ottawa, la subdivision Alexandria, l'une des rares voies ferroviaires qui appartiennent à VIA Rail. Au cours des trois prochaines années, cet investissement de 25 millions de dollars nous permettra d'installer de nouveaux systèmes de signalisation et d'améliorer les rails pour permettre la circulation de trains à plus grande vitesse. Nous pourrons ainsi réduire la durée du voyage jusqu'à 25 minutes et offrir un plus grand nombre de liaisons entre les deux villes.

Au cours des cinq prochaines années, nous comptons aussi faire des travaux d'amélioration sur d'autres parcours utilisant l'infrastructure du Canadien National dans le corridor Québec–Windsor.

VIA a déterminé les solutions qu'elle mettra en œuvre pour abandonner les anciennes pratiques d'évacuation des eaux-vannes directement sur les voies dans le Corridor, et ce, rapidement et de manière rentable. De plus, tous les nouveaux trains seront équipés de réservoirs de rétention. Les améliorations aux pratiques de gestion des déchets seront étendues à tout le réseau national de rail voyageurs dès qu'il sera techniquement possible de le faire.

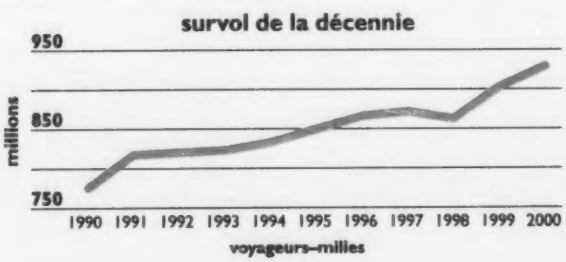
1

2

3

1, 2, 3 **Un jour historique pour le rail voyageurs canadien**

Le 15 décembre 2000 a marqué le début d'une nouvelle ère pour VIA, alors que l'honorable David Collenette a annoncé l'achat de 139 voitures.



des trains

neufs
plus rapides
plus fiables

Des locomotives plus rapides

À la fin de l'année, nous en étions aux dernières étapes du choix du fournisseur à qui nous confierons une commande d'un maximum de 21 locomotives à grande vitesse, ce qui représente un investissement de 80 millions de dollars. Les nouvelles locomotives ultra-modernes ont une vitesse moyenne de 175 km/h (ou 110 m/h) et de très efficaces vitesses d'accélération et de décélération. Nous aurons ainsi la capacité dont nous avons tant besoin pour raccourcir la durée des voyages sur nos parcours les plus occupés.

Les nouvelles locomotives seront aussi équipées de systèmes de sécurité à la fine pointe de la technologie qui vérifient le bon fonctionnement du train, enregistrent les données d'exploitation et facilitent les diagnostics de matériel. Les conducteurs se trouveront dans une cabine à température contrôlée qui minimise la fatigue causée par le bruit et les vibrations.

Les nouveaux trains

L'achat de 139 voitures voyageurs en décembre est peut-être la mesure la plus spectaculaire que nous ayons prise pour concrétiser la revitalisation de VIA Rail, car il s'agit du premier achat important de voitures neuves en vingt ans. Notre parc total de voitures augmentera donc du tiers, ce qui nous permettra d'ajouter des départs et d'accroître nos services en voitures-lits de nuit dans le Corridor, d'améliorer le service de nuit entre Montréal et Halifax/Gaspé et de libérer du matériel pouvant être utilisé dans l'ouest du Canada. VIA a entrepris en juin dernier des évaluations préliminaires et des essais de ce matériel au Canada.

Cette acquisition représente une valeur exceptionnelle pour les Canadiens. À l'origine, les voitures avaient été commandées par un consortium d'entreprises européennes en vue de la mise en place de services ferroviaires qui ont été annulés. Nous avons pu les acheter de la société Alstom, un fabricant britannique, à une fraction du prix de voitures voyageurs de pointe semblables. Nous avons éliminé le délai d'approvisionnement de trois à cinq ans qui accompagne généralement l'achat de nouveau matériel. Les voitures ont commencé à arriver au Canada et nous mettrons les premières en service à la fin de 2001.

Le matériel, conçu pour une exploitation efficace dans toute une gamme de conditions climatiques et géographiques, a été construit sur mesure pour de courts parcours d'affaires et des services d'une nuit en voitures-lits. Idéals pour combler la demande sans cesse croissante du marché dans le centre et l'est du Canada, ces trains peuvent rouler à une vitesse maximale de 200 km/h et comprennent ce qu'il y a de mieux en matière de technologie de pointe et de caractéristiques de sécurité avancées.

Nous avons agi rapidement pour saisir cette rare occasion — une occasion d'améliorer de manière très appréciable notre réseau tout entier de rail voyageurs à un prix jamais vu sur les marchés canadiens ou même mondiaux. Les nouvelles voitures voyageurs sont l'illustration la plus marquante de l'avenir du rail voyageurs au Canada — du matériel moderne, fiable et efficace qui permettra à VIA d'offrir des services d'une qualité supérieure, tout en accroissant son achalandage et en réalisant des revenus plus élevés.

1

2

Elles sont là! 1

Les nouvelles voitures européennes arrivent au Canada.

Déballage des trains 2

L'enveloppe protectrice des voitures est enlevée au Centre de maintenance de VIA.

des défis

expansion
intégration
stabilité

Les nouveaux défis de la croissance

Les investissements et la croissance réservent de nouveaux défis à VIA Rail. Nous devons retirer le maximum d'avantages du programme d'immobilisations, tout en continuant à nous concentrer sur la tâche immédiate d'offrir les meilleurs services possible à nos clients. Pour relever ces défis, nous avons réinventé la société et misé sur notre capital le plus important, c'est-à-dire les talents, les connaissances et le dévouement de nos gens.

1

2

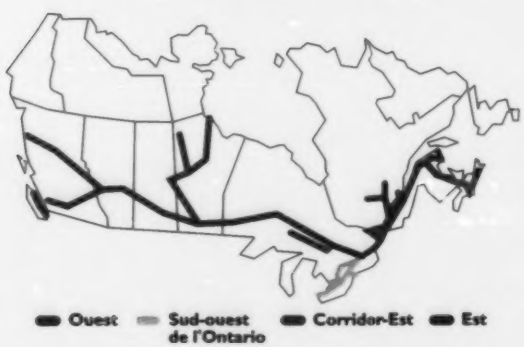
La nouvelle société VIA Rail s'est résolument tournée vers l'avenir pour devenir un service de rail voyageurs moderne qui donne plus de choix aux Canadiens, tout en leur assurant un mode de transport sûr, confortable et fiable. Nous ajoutons en service de nouveaux trains, ainsi que des trains plus rapides, et ce, dans presque tout le réseau. Nous construisons un ensemble renouvelé d'installations qui procureront à nos clients plus de confort, plus de commodité et un meilleur accès aux trains. Et nous revoyons et améliorons l'infrastructure de notre réseau pour assurer une sécurité et une efficacité maximales.

À la demande du ministre des Transports, nous avons aussi commencé à examiner au cours de l'an 2000 un certain nombre de projets spéciaux. Par exemple, de nombreuses collectivités au Canada ont perdu leur service de rail voyageurs lorsque le réseau a été réduit de moitié en 1990. Nous étudions donc la possibilité de rétablir le service dans certaines de ces collectivités et d'étendre le service à encore plus de régions à l'extérieur de notre présent réseau.

Nous avons aussi commencé à examiner diverses possibilités à l'appui des projets du ministre pour réduire la pollution atmosphérique grâce à des partenariats intermodaux et des liens avec des services de banlieue. Ces projets pourraient inclure par exemple l'émission de billets conjoints, des horaires intégrant les services de banlieue dans la grande région métropolitaine de Toronto et de nouveaux services de navette aux aéroports.

En examinant ces projets, notre priorité est très claire : favoriser la croissance lorsque celle-ci est possible, tout en maintenant notre stabilité financière et en exploitant notre réseau dans les limites des contraintes du financement d'exploitation dont nous disposons.

Quatre nouvelles équipes de service



1 **Des standards de très haute qualité**
Dale Virdee, électricien,
Centre de maintenance de Montréal

2 **Une option environnementale**
Le rail voyageurs intervilles aide à réduire le smog et les embouteillages.

la gestion

croissance
changement
performance

La croissance s'accompagne d'une nouvelle série de défis pour VIA Rail.

Au cours des dix dernières années, nous avons mené nos activités en nous attachant principalement à contrôler les coûts et à gérer l'exploitation du rail voyageurs au jour le jour de la manière la plus efficace possible. Même si nous gardions l'avenir en vue, conscients des possibilités du rail voyageurs au Canada, nous n'avons pas vraiment eu l'occasion de nous concentrer sur les défis à long terme et les perspectives de croissance.

Cette occasion se présente maintenant et nous nous trouvons confrontés à deux objectifs cruciaux :

- être la meilleure société de transport au Canada ; et
- retirer le maximum d'avantages du programme d'immobilisations.

En nous penchant sur ces nouveaux défis, nous nous sommes engagés dans un intense processus d'auto-examen. Nous avons compris qu'une nouvelle ère de croissance et de revitalisation devait s'accompagner d'une nouvelle approche de gestion du rail voyageurs.

Cette nouvelle organisation de la société, en vigueur au début de 2001, élimine la compartimentation qu'on observe dans les organisations traditionnelles. Sous la direction du président du Conseil et du président-directeur général, le leadership aux échelons supérieurs est canalisé selon trois axes qui traversent des frontières fonctionnelles transversales et influencent tous les aspects de l'exploitation d'un réseau de rail voyageurs : la stratégie, l'exploitation et le contrôle.

Le chef de la stratégie de l'entreprise assure le leadership en matière d'orientation stratégique et veille à ce que notre programme d'immobilisations à long terme soit géré de manière à produire le rendement maximum. Le chef de l'exploitation voit à ce que VIA offre des services de la meilleure qualité au jour le jour. Le chef des services financiers s'occupe pour sa part de la tâche cruciale de contrôler les coûts pour assurer notre croissance sans compromettre l'exploitation rationalisée et rentable de nos activités.

Contrairement aux postes supérieurs traditionnels, ces chefs ne sont pas responsables d'équipes au sein de services distincts. De concert avec les quatre vice-présidents responsables du marketing, du soutien à l'exploitation, du programme d'immobilisations et développement commercial, ainsi que de l'approvisionnement et immeubles, ils veillent plutôt à l'exploitation d'une véritable matrice d'équipes fonctionnelles transversales. De plus, nous avons créé des équipes de service complètes, qui peuvent toutes intégrer des responsabilités de stratégie, d'exploitation et de contrôle, autour de nos marchés clés, c'est-à-dire l'ouest, le sud-ouest de l'Ontario, le Corridor-Est et l'est du Canada.

1

2

Les membres de la haute direction de VIA 1

(g. à d.) Le chef des services financiers J. Roger Paquette, la chef de la stratégie de l'entreprise Christena Keon Sirsly, le président du Conseil Marc LeFrançois, et le chef de l'exploitation Paul Côté

Notre mission : 2

Offrir, à peu de frais, des services voyageurs de qualité supérieure et sécuritaires.

les progrès

innovation
imputabilité
occasions à saisir

En créant ce type d'organisation interfonctionnelle et en prenant les mesures voulues pour en maximiser l'efficacité, nous avions pour but de bâtir la nouvelle société VIA Rail en combinant les connaissances et les compétences de notre organisation tout entière.

Lorsque des équipes mettent en commun les compétences et les habiletés de gens qui comprennent les trois priorités de l'entreprise et qui en assument la responsabilité, il y a moins de raisons de reporter les décisions cruciales en les renvoyant à des niveaux supérieurs. Ainsi, la responsabilité réelle, l'imputabilité et le pouvoir décisionnel existent à l'échelon auquel les décisions doivent être prises. Les gens qui prennent ces décisions sont donc les personnes les plus susceptibles de connaître les effets qu'elles auront sur la clientèle.

Il s'agit d'une approche radicalement différente qui vise à habiliter les employés et à assurer la responsabilité dans toute l'organisation. Il s'agit aussi d'une approche sensée et de la façon la plus efficace de tirer profit du capital le plus important de VIA, c'est-à-dire les talents, les connaissances et le dévouement de ses gens.

Voilà le capital qui a rendu possible la création de la nouvelle société VIA Rail et la renaissance du rail voyageurs. C'est pourquoi VIA a confiance en un nouvel avenir pour le rail voyageurs, un avenir qui sera fait d'occasions à saisir, de croissance et d'améliorations constantes du service offert aux voyageurs partout au Canada.

1

2

3

1, 2, 3 **Une nation rend hommage**

VIA Rail a eu l'honneur de transporter la dépouille du très honorable Pierre Elliott Trudeau lors de son dernier voyage vers Montréal le 2 octobre 2000.

MC : Marque de commerce utilisée et propriété de VIA Rail Canada inc.

déclaration des responsabilités de la direction

exercice terminé le 31 décembre 2000

La direction de la société est responsable de la préparation et de l'intégrité des états financiers présentés dans son rapport annuel. Ces états ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada et comprennent nécessairement des montants déterminés d'après les meilleures estimations et selon le jugement de la direction. Les renseignements financiers présentés ailleurs dans le rapport annuel sont conformes à ceux des états financiers. La direction considère que les états présentent fidèlement la situation financière de la société, les résultats de son exploitation et ses flux de trésorerie.

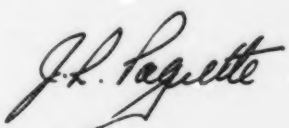
Pour s'acquitter de sa responsabilité, la société applique des contrôles comptables internes, des conventions et des procédures visant à assurer la fiabilité de l'information financière et la protection des biens. Les systèmes de contrôle interne sont soumis à l'examen périodique des vérificateurs internes, Samson Bélair/Deloitte & Touche, société en nom collectif. Les vérificateurs externes, le vérificateur général du Canada ainsi que Raymond Chabot Grant Thornton, société en nom collectif, ont vérifié les états financiers de la société. Leur rapport indique l'étendue de leur vérification ainsi que leur opinion sur les états financiers.

Le Comité de vérification du Conseil d'administration, se composant uniquement d'administrateurs externes, se réunit périodiquement avec les vérificateurs internes et externes et avec la direction pour examiner l'étendue de la vérification et pour évaluer les comptes rendus de leurs vérifications. Les états financiers ont été examinés et approuvés par le Conseil d'administration, suite à une recommandation du Comité de vérification.

Le président du Conseil,

Marc LeFrançois

Le chef des services financiers,



J. R. Paquette

Montréal, Canada
Le 9 février 2001

rapport des vérificateurs

au ministre des Transports

Nous avons vérifié le bilan de VIA Rail Canada inc. au 31 décembre 2000 et les états des résultats et bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la société au 31 décembre 2000, ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, nous déclarons qu'à notre avis, à l'exception du changement apporté à la méthode de comptabilisation des avantages sociaux futurs expliqué à la note 3 des états financiers, ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les opérations de la société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi canadienne sur les sociétés par action* et ses règlements, et aux règlements administratifs de la société.

Raymond Chabot Grant Thornton

Raymond Chabot Grant Thornton
Société en nom collectif
Comptables agréés

Montréal, Canada
Le 9 février 2001

L. Denis Desautels

L. Denis Desautels, FCA
Le vérificateur général du Canada

Ottawa, Canada
Le 9 février 2001

états financiers

au 31 décembre

Bilan

(en milliers)	Notes	2000	1999
Actif à court terme			
Encaisse et dépôts à terme		18 441 $	3 846 $
Clients		6 995	11 262
Autres créances		7 000	15 682
À recevoir du gouvernement du Canada		3 096	—
Placements temporaires	6	39 539	50 039
Stocks		17 031	16 535
		92 102	97 364
Actif à long terme			
Immobilisations	5	480 847	487 823
Fonds de renouvellement des actifs	6	37 825	28 260
Régimes de retraite	8	20 717	—
		539 389	516 083
		631 491 $	613 447 $
Passif à court terme			
Fournisseurs et charges à payer		87 329 $	86 965 $
Produits reportés		6 091	5 037
		93 420	92 002
Passif à long terme			
Autres avantages sociaux futurs	8	16 554	56 105
Autres		5 087	5 539
		21 641	61 644
Financement en capital reporté	9	482 476	487 107
Avoir de l'actionnaire (négatif)			
Capital-actions	10	9 300	9 300
Surplus d'apport		4 678	4 345
Bénéfices non répartis (déficit)		19 976	(40 951)
		33 954	(27 306)
		631 491 $	613 447 $

Voir les notes afférentes aux états financiers.

Pour le Conseil,

Marlene McGraw, CA
Administrateur et président du Comité de vérification

Marc LeFrançois
Administrateur et président du Conseil

états financiers

exercice terminé le 31 décembre

État des résultats et bénéfices non répartis

(en milliers)	Notes	2000	1999
Produits			
Voyageurs		217 614 $	202 096 $
Autres		23 037	18 527
		240 651	220 623
Charges			
Frais des services à la clientèle		241 958	223 815
Frais de la maintenance du matériel roulant		82 764	77 459
Frais de marketing et de ventes		27 123	25 909
Frais des services de soutien		38 820	38 643
Frais généraux et administratifs		15 125	21 812
Charge de retraite	3 et 8	(62 414)	1 625
Autres avantages sociaux futurs	3 et 8	3 718	9 543
Amortissement des immobilisations		52 216	41 951
		399 310	440 757
Perte nette d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada		158 659	220 134
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada		170 304	170 000
Amortissement du financement en capital reporté		50 200	42 071
Résultats nets d'exploitation avant impôts		61 845	(8 063)
Impôts sur les bénéfices et impôt sur les grandes sociétés		918	1 788
Résultats nets d'exploitation pour l'exercice		60 927	(9 851)
Bénéfices non répartis (déficit) au début de l'exercice		(40 951)	(31 100)
Bénéfices non répartis (déficit) à la fin de l'exercice		19 976 $	(40 951) $

Voir les notes afférentes aux états financiers

État des flux de trésorerie

(en milliers)	2000	1999
Activités d'exploitation		
Résultats nets d'exploitation pour l'exercice	60 927 $	(9 851) $
Éléments hors caisse imputés (crédités) aux résultats :		
Amortissement des immobilisations	43 235	41 100
Pertes sur radiations et aliénations d'immobilisations	9 330	1 199
Amortissement des crédits d'impôt à l'investissement	(349)	(348)
Amortissement du financement en capital reporté	(50 200)	(42 071)
Fluctuation des éléments hors caisse du fonds de roulement	13 871	15 603
Fluctuation des régimes de retraite	(20 717)	1 625
Fluctuation des autres avantages sociaux futurs	(39 551)	(1 621)
Fluctuation des autres passifs à long terme	(103)	(102)
	16 443	5 534
Activités de financement		
Financement en capital par le gouvernement du Canada	45 902	30 500
À recevoir du gouvernement du Canada	(3 096)	—
	42 806	30 500
Activités d'investissement		
Fluctuation du fonds de renouvellement des actifs	(9 565)	(18 578)
Fluctuation des placements temporaires	10 500	(16 476)
Acquisition d'immobilisations	(45 902)	(10 910)
Produit de la vente d'immobilisations	313	1 043
	(44 654)	(44 921)
Encaisse et dépôts à terme		
Augmentation (diminution) de l'exercice	14 595	(8 887)
Solde au début de l'exercice	3 846	12 733
Solde à la fin de l'exercice	18 441 $	3 846 $
Représenté par :		
Encaisse	1 038 $	(583) $
Dépôts à terme, 5,75 %, échéant en janvier 2001 (1999 : 5,06 %)	17 403	4 429
	18 441 $	3 846 $

Voir les notes afférentes aux états financiers

notes aux états financiers

au 31 décembre 2000

1. Pouvoirs et objectifs

VIA Rail Canada inc. est une société d'État nommée à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Elle fut constituée en 1977 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. La vision de la société est d'être la meilleure société de transport de voyageurs au Canada; sa mission consiste à offrir, à peu de frais, des services voyageurs de qualité supérieure. Elle utilise l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer et dépend de celles-ci pour le contrôle de la circulation des trains.

La société n'est pas mandataire de Sa Majesté. Elle est assujettie à l'impôt sur le revenu.

2. Conventions comptables

Ces états financiers ont été dressés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales conventions comptables suivies par la société se résument comme suit :

a) Financement par le gouvernement du Canada

Le financement de l'exploitation, qui est relié aux services, activités et autres opérations engagés par la société pour exploiter et administrer les services ferroviaires voyageurs au Canada, est comptabilisé à l'état des résultats et bénéfices non répartis. Ce montant représente l'écart entre les charges et les produits d'exploitation, excluant les opérations hors caisse reliées aux immobilisations, régimes de retraite et autres avantages sociaux futurs, et est fondé sur un budget d'exploitation qui est approuvé chaque année par le gouvernement du Canada.

Le financement pour les immobilisations amortissables est comptabilisé comme financement en capital reporté dans le bilan, et est amorti selon la même méthode et durant les mêmes périodes que celles des immobilisations connexes. Lors de l'aliénation d'immobilisations amortissables financées, la société constate dans les revenus tout solde du financement en capital reporté relatif à ces immobilisations. Le financement pour les immobilisations non amortissables est comptabilisé comme surplus d'apport.

b) Stocks

Les stocks sont évalués au coût moyen pondéré.

c) Immobilisations

Les immobilisations acquises des Chemins de fer nationaux du Canada et du Canadien Pacifique Limitée au début des opérations en 1978 furent enregistrées à leur valeur nette de transfert. Les acquisitions subséquentes, incluant celles en vertu de contrats de location-acquisition, sont enregistrées au coût.

Les coûts de remise en état et de réfection du matériel roulant ainsi que les coûts associés aux améliorations des autres immobilisations sont capitalisés s'ils sont engagés dans le but d'améliorer la valeur des services ou de prolonger la durée d'utilisation de ces immobilisations, sinon les coûts sont imputés aux résultats lorsqu'ils sont engagés.

Les actifs mis hors service sont dévalués à leur valeur nette de réalisation.

d) Amortissement des immobilisations

L'amortissement des immobilisations est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire à des taux permettant de répartir le coût des immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée estimative d'utilisation comme suit :

Matériel roulant	12 à 29 ans
Immeubles de maintenance	25 ans
Gares et installations	20 ans
Améliorations de l'infrastructure	5 à 38 ans
Améliorations locatives	5 à 20 ans
Machinerie et équipement	4 à 15 ans
Systèmes informatiques	3 à 7 ans
Autres actifs	3 à 10 ans

Les projets en voie de réalisation et les actifs mis hors service ne font pas l'objet d'un amortissement.

e) Contrats de location

Les immobilisations comptabilisées en vertu de contrats de location-acquisition sont amorties selon la méthode de l'amortissement linéaire sur une période de 20 ans, laquelle est représentative de leur durée de vie utile.

Les loyers payés en vertu de contrats de location-exploitation sont imputés aux résultats lorsqu'ils sont engagés.

f) Crédits reportés

Les crédits d'impôt à l'investissement sont amortis sur la durée estimative d'utilisation des immobilisations en question. L'amortissement des crédits reportés est présenté en diminution de la charge d'amortissement des immobilisations. Ces crédits sont compris dans les autres passifs à long terme.

g) Avantages sociaux futurs

La société inscrit les obligations en vertu de ses régimes de prestations d'avantages sociaux futurs et a adopté les politiques suivantes :

Le coût des prestations de retraite et des autres avantages sociaux gagnés par les salariés est établi par des calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services, à partir des hypothèses les plus probables de la direction concernant le rendement prévu des placements des régimes, la progression des salaires, l'âge de départ à la retraite des salariés et les coûts prévus des soins de santé.

L'amortissement du coût des services passés est calculé selon la méthode linéaire sur la moyenne estimative du reste de la carrière active des groupes de salariés actifs de la société.

Aux fins du calcul du rendement estimatif des éléments d'actif dans le régime, ces éléments d'actif sont évalués à leur juste valeur.

L'excédent du gain actuariel net ou de la perte actuarielle nette supérieur à 10 % du montant le plus élevé des obligations au titre des prestations et de la juste valeur des éléments d'actif des régimes au cours d'une année donnée est amorti selon la moyenne estimative du reste de la carrière active des salariés actifs de la société.

h) Programme *VIA Préférence*

Les coûts différentiels des voyages-récompenses accordés par la société dans le cadre de son programme *VIA Préférence*, qui vise à récompenser ses clients les plus assidus, sont comptabilisés au fur et à mesure que ces voyages-récompenses sont gagnés, et présentés au poste Fournisseurs et charges à payer. Le produit de la vente de points aux partenaires participants est comptabilisé à titre de produit de l'exercice au cours duquel ces points ont été vendus.

i) Instruments financiers

La juste valeur estimative des instruments financiers, à l'exception du fonds de renouvellement des actifs et les placements temporaires, correspond approximativement à leur valeur comptable du fait qu'il s'agit d'éléments à court terme.

Les placements temporaires sont enregistrés au moindre du coût et de la valeur du marché.

Le fonds de renouvellement des actifs est enregistré au coût.

j) Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction fasse des estimations et des hypothèses qui influent sur les montants présentés dans les états financiers et les notes complémentaires. Les réclamations à recevoir, l'amortissement des immobilisations, les régimes de retraite, les autres avantages sociaux futurs et les éventualités constituent les postes les plus importants pour lesquels des estimations sont utilisées. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

3. Adoption d'une nouvelle norme comptable — Avantages sociaux futurs

La société a adopté, sur une base prospective, la nouvelle recommandation publiée par l'Institut Canadien des Comptables Agréés concernant la comptabilité des régimes de retraite et autres types de prestations d'avantages sociaux futurs attribuables aux employés. Selon cette nouvelle recommandation, les coûts des prestations à la retraite et des prestations après emploi autres que les prestations de retraite sont comptabilisés. La nouvelle recommandation exige aussi un changement du taux d'actualisation utilisé pour évaluer les obligations au titre de prestations et les coûts de service d'un taux estimatif à long terme à un taux d'intérêt basé sur le marché. L'adoption de la nouvelle recommandation s'est traduite par une augmentation de 59,4 millions de dollars du bénéfice net reliée aux régimes de retraite et une diminution de 2,9 millions de dollars du bénéfice net reliée aux autres régimes d'avantages sociaux futurs gagnés par les employés.

4. Rapprochement des résultats nets d'exploitation au financement par le gouvernement du Canada

La société reçoit son financement du gouvernement du Canada surtout d'après ses besoins de trésorerie. Les éléments constatés à l'état des résultats et bénéfices non répartis d'un exercice peuvent être financés par le gouvernement du Canada au cours d'exercices différents. Par conséquent, la société affiche des résultats nets d'exploitation différents pour l'exercice, selon qu'ils sont établis en suivant la méthode de financement par le gouvernement ou selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Ces écarts sont les suivants :

(en millions de dollars)	2000	1999
Résultats nets d'exploitation pour l'exercice	60,9	(9,8)
Postes ne nécessitant pas de (ne fournissant pas des) fonds d'exploitation :		
Amortissement et pertes sur radiations et aliénations sur immobilisations	52,6	42,3
Amortissement du financement en capital reporté	(50,2)	(42,1)
Charge de retraite	(62,4)	1,6
Frais des avantages sociaux futurs à être financés dans les exercices ultérieurs	3,1	6,4
Ajustement pour les charges de rémunération	1,7	—
Paiement des frais de réorganisation dans les exercices antérieurs	(5,3)	(4,4)
Surplus (perte) du financement de l'exploitation de l'exercice	0,4	(6,0)

5. Immobilisations

(en millions de dollars)	2000			1999
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette	Valeur nette
Terrains	4,7	—	4,7	4,3
Matériel roulant	505,2	284,2	221,0	242,8
Immeubles de maintenance	160,1	89,0	71,1	75,5
Gares et installations	34,5	16,0	18,5	19,8
Améliorations de l'infrastructure	94,9	34,2	60,7	61,2
Améliorations locatives	90,1	63,3	26,8	29,3
Machinerie et équipement	28,9	22,8	6,1	7,5
Systèmes informatiques	60,3	53,9	6,4	10,7
Autres actifs	18,8	18,7	0,1	0,2
	997,5	582,1	415,4	451,3
Projets en voie de réalisation			43,8	15,0
Actifs mis hors service (valeur nette de réalisation)			21,6	21,5
			480,8	487,8

Au 31 décembre 2000, la valeur brute des éléments d'actif loués en vertu de contrats de location-acquisition incluse ci-dessus s'élevait à 3,1 millions de dollars (1999 : 3,2 millions de dollars) et l'amortissement cumulé s'y rattachant se chiffrait à 2,3 millions de dollars (1999 : 2,2 millions de dollars).

Les projets en voie de réalisation portent principalement sur des projets de matériel roulant et des systèmes informatiques.

6. Placements temporaires et fonds de renouvellement des actifs

La société a été autorisée par le Conseil du Trésor du gouvernement du Canada à constituer un fonds réservé issu du produit de la vente ou de la location des actifs excédentaires ainsi que des économies résultant de la rationalisation des activités de maintenance du matériel roulant, pour financer de futurs projets d'immobilisations.

Les placements temporaires et le fonds de renouvellement des actifs incluent les instruments financiers ci-dessous:

(en millions de dollars)	2000		1999	
	Coût	Valeur du marché	Coût	Valeur du marché
Obligations canadiennes et bons à prime	29,7	32,7	30,3	30,6
Parts dans un fonds d'actions	38,1	41,7	38,1	46,8
Encaisse et placements à court terme	9,5	9,5	9,9	9,9
Solde de fin de l'exercice	77,3	83,9	78,3	87,3
Représenté par:				
Placements temporaires	39,5	42,9	50,0	55,9
Fonds de renouvellement des actifs	37,8	41,0	28,3	31,4
	77,3	83,9	78,3	87,3

Les placements temporaires représentent le montant que le Conseil du Trésor a approuvé pour financer les déficits d'exploitation et les immobilisations, tandis que le solde du fonds de renouvellement des actifs représente les fonds qui sont retenus pour investissements futurs dans des immobilisations.

Le taux de rendement réel des obligations canadiennes et des bons à prime pour 2000 et 1999, venant à échéance entre janvier 2001 et décembre 2031, varie entre 4,0 % et 8,5 %.

La juste valeur des obligations canadiennes, des bons à prime et des parts dans un fonds d'actions correspond à la valeur du marché établie en fonction du cours acheteur à la date du bilan.

Les décisions reliées aux placements temporaires et au fonds de renouvellement des actifs sont conformes aux *Lignes directrices concernant la gestion des risques financiers pour les sociétés d'État*, émises par le ministre des Finances ainsi qu'aux directives d'investissement de la société. Avec ces placements, la société ne prend aucun risque important en termes de marché, de flux de trésorerie ou de taux d'intérêt.

7. Impôts sur les bénéfices et impôt sur les grandes sociétés

La société a des écarts temporaires nets de 6,9 millions de dollars (1999: 75,7 millions de dollars) qui résultent d'éléments non déduits des fins fiscales, dont l'avantage n'a pas encore été pris en compte dans les états financiers. Ces écarts temporaires découlent généralement de la comptabilisation des charges de retraite et des autres avantages sociaux futurs ainsi que des éventualités. La société dispose de pertes fiscales inutilisées pour un montant de 19,6 millions de dollars, dont 9,7 millions de dollars peuvent être reportées jusqu'en 2005 et 9,9 millions de dollars peuvent être reportées jusqu'en 2007.

8. Charges des avantages sociaux futurs

La société fournit à tous ses employés permanents des régimes à prestations déterminées de retraite, de prestations à la retraite et de prestations après emploi.

Sont incluses dans les autres régimes de prestations les dépenses engagées par la société reliées aux prestations d'indemnité des travailleurs, aux prestations à la retraite et aux prestations après emploi.

Les dernières évaluations actuarielles des régimes de retraite ont été effectuées en date du 31 décembre 1998 par des actuaires externes, membres de l'Institut canadien des actuaires.

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 31 décembre 2000, le bénéfice net (dépense) et l'actif au titre des prestations constituées (passif) des régimes de la société sont les suivants :

(en millions de dollars)	2000	1999	2000	1999	2000
	Régimes de retraite		Charges de restructuration du réseau et frais de réorganisation		Autres régimes de prestations
Bénéfice net (dépense)	61,8	(1,6)	(0,8)	(9,5)	(7,4)
Actif au titre des prestations constituées (passif)	20,7	(41,7)	(19,2)	(21,0)	(2,9)

La portion à court terme des charges de restructuration du réseau et frais de réorganisation en 2000, qui s'élève à 5,6 millions de dollars (1999 : 6,6 millions de dollars), est incluse dans le poste Fournisseurs et charges à payer.

Les renseignements concernant les régimes à prestations déterminées de la société au 31 décembre, en agrégat, sont les suivants :

(en millions de dollars)	2000	1999	2000	1999	2000
	Régimes de retraite		Charges de restructuration du réseau et frais de réorganisation		Autres régimes de prestations
Obligations au titre des prestations constituées	1 000,5	981,8	19,2	21,0	24,6
Juste valeur des actifs des régimes	1 428,1	1 123,8	—	—	—
Situation de capitalisation excédent (déficit)	427,6	142,0	(19,2)	(21,0)	(24,6)

Les éléments d'actif dans les régimes sont à leur juste valeur pour 2000 et à la valeur marchande actuarielle rajustée pour 1999.

Les importantes hypothèses actuarielles adoptées pour mesurer les obligations au titre des prestations constituées de la société sont les suivantes :

	2000	1999	2000	1999	2000
	Régimes de retraite		Charges de restructuration du réseau et frais de réorganisation		Autres régimes de prestations
Taux d'actualisation	7,0 %	7,5 %	7,0 %	5,0 %	7,0 %
Taux de rendement prévu des actifs des régimes, à long terme	8,0 %	7,5 %	—	—	—
Taux de croissance de la rémunération	3,5 %	4,5 %	2,0 %	2,0 %	3,5 %

Les prestations d'assurance-maladie incluses dans les autres régimes de prestations, sont calculées en utilisant l'Indice des prix à la consommation pour le Canada (IPC) plus 7,0 %. On a supposé que le taux diminuerait graduellement à l'IPC plus 1,0 % sur 7 ans et qu'il restera à ce niveau par la suite.

Les autres renseignements concernant les régimes à prestations déterminées de la société sont les suivants :

(en millions de dollars)	2000	1999	2000	1999	2000
	Régimes de retraite		Charges de restructuration du réseau et frais de réorganisation		Autres régimes de prestations
Cotisations des employés	7,9	8,4	—	—	—
Prestations versées	67,9	63,7	6,0	7,9	4,5

La société n'a pas contribué au fonds de retraite en 2000 et en 1999 étant donné qu'il y avait un surplus dans les régimes et, pour cette raison, la société était exonérée de cotisations.

9. Financement en capital reporté

(en millions de dollars)	2000	1999
Solde au début de l'exercice	487,1	499,2
Renflouement du fonds de renouvellement des actifs	—	30,5
Financement du gouvernement du Canada pour les immobilisations amortissables	45,9	—
Financement de terrains par le gouvernement du Canada, transféré au surplus d'apport	(0,4)	(0,5)
Amortissement du financement en capital reporté	(50,2)	(42,1)
Solde à la fin de l'exercice	482,4	487,1

10. Capital-actions

Le capital-actions autorisé de la société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Au 31 décembre 2000 et 1999, 93 000 actions à 100 dollars l'action sont émises et complètement payées.

11. Engagements

a) Les paiements minimums exigibles en vertu des contrats de location-exploitation ayant trait principalement à des immeubles et à du matériel informatique sont les suivants:

(en millions de dollars)	
2001	14,2
2002	9,7
2003	8,7
2004	7,3
2005	7,4
Exercices ultérieurs jusqu'en 2049	137,4
	184,7

b) La société a conclu des contrats de service pour l'utilisation des voies et le contrôle de l'exploitation des trains. Ces contrats seront en vigueur jusqu'au 31 décembre 2008.

c) La société a émis des lettres de crédit d'une valeur totale approximative de 9,4 millions de dollars (1999: 9,7 millions de dollars) en faveur de diverses commissions gouvernementales provinciales de santé et sécurité au travail, à titre de garantie sur les paiements futurs.

d) La société transige des contrats de swap qui servent à stabiliser les coûts d'achat du carburant diesel. Au 31 décembre 2000, la valeur totale de ces contrats était de 8,5 millions de dollars.

12. Opérations entre apparentés

La société est apparentée en propriété commune à tous les ministères et organismes du gouvernement du Canada. Les opérations ont été conclues dans le cours normal des affaires avec ces ministères et organismes et sont conformes à l'usage commercial habituel applicable à toutes personnes et entreprises, et sont comptabilisées à la valeur d'échange.

annuaire de la société

au 31 décembre 2000

Conseil d'administration

Michel Biron,
Nicolet (Québec)
Greg Black,
Bracebridge (Ontario)
Jacqueline L. Boutet,
Montréal (Québec)
Alan Chapple,
Toronto (Ontario)
Anthony Friend, c.r.
Calgary (Alberta)
Barbara Kane,
Halifax (Nouvelle-Écosse)
Wendy Kelly,
Regina (Saskatchewan)
Yvon LeBlanc,
Bouctouche (Nouveau-Brunswick)
Marc LeFrançois,
président du Conseil,
Montréal (Québec)
Robert Matteau,
Grand-Mère (Québec)
Marlene McGraw, CA
Brantford (Ontario)
Donald Pettit,
Vancouver (Colombie-Britannique)
Timothy Reid,
Toronto (Ontario)
James J. Smith, FCA
Winnipeg (Manitoba)

Dirigeants

Marc LeFrançois,
président du Conseil
Paul Côté,
chef de l'exploitation
Steve Del Bosco,
vice-président, Marketing
Mike Greenberg,
vice-président, Approvisionnement et Immeubles
Michael Gushue,
vice-président, Soutien à l'exploitation
Christena Keon Sirsly,
chef de la stratégie de l'entreprise
Carole Mackaay,
avocat général et secrétaire
John Marginson,
vice-président,
Programme d'immobilisations et Développement commercial
J. Roger Paquette,
chef des services financiers

Comités du Conseil

Comité exécutif
Marc LeFrançois, président
Jacqueline L. Boutet
Alan Chapple
Anthony Friend, c.r.
Robert Matteau

Comité des ressources humaines
Donald Pettit, président
Greg Black
Alan Chapple
Barbara Kane
Wendy Kelly
Timothy Reid
James J. Smith, FCA

Comité de planification et finances
Yvon LeBlanc, président
Michel Biron
Greg Black
Jacqueline L. Boutet
Barbara Kane
Timothy Reid
James J. Smith, FCA

Comité des placements
Anthony Friend, c.r., président
Greg Black
Alan Chapple
Yvon LeBlanc
Robert Matteau
Marlene McGraw, CA

Comité de vérification
Marlene McGraw, CA, président
Michel Biron
Jacqueline L. Boutet
Anthony Friend, c.r.
Wendy Kelly
Robert Matteau
Donald Pettit

Bureaux de VIA

Siège social et Québec
3, Place Ville-Marie, bureau 500
Montréal (Québec)
H3B 2C9
(514) 871-6000

Adresse postale :
Case postale 8116,
Succursale A
Montréal (Québec)
H3C 3N3

Atlantique
1161, rue Hollis
Halifax (Nouvelle-Écosse)
B3H 2P6
(902) 494-7906

Ontario
65, rue Front Ouest
Bureau 222
Toronto (Ontario)
M5J 1E6
(416) 956-7600

Ouest
104-123, rue Main
Winnipeg (Manitoba)
R3C 1A3
(204) 949-7400

1150, rue Station
Vancouver (C.-B.)
V6A 2X7
(604) 640-3700

Site Web
www.viarail.ca